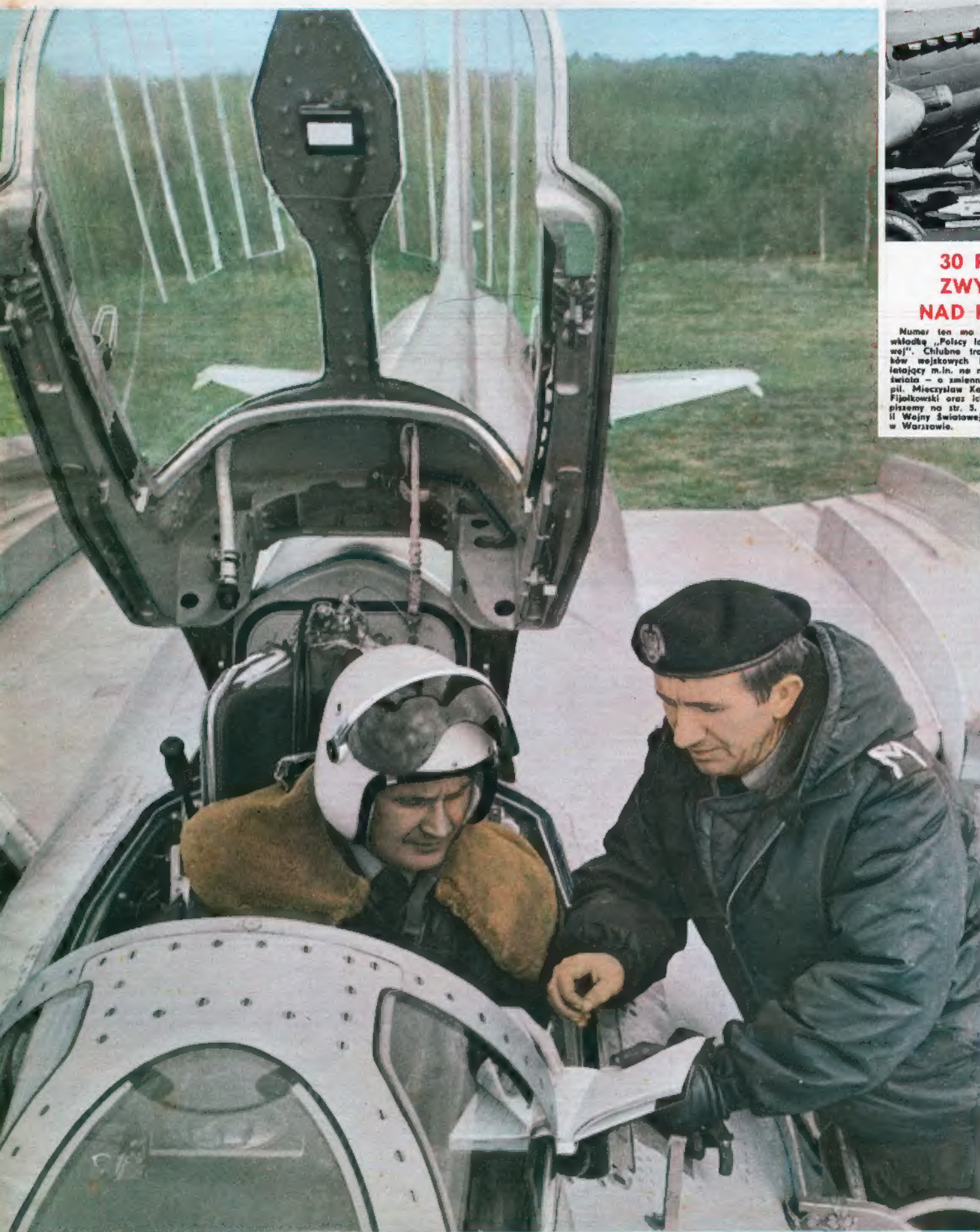


18

1243

4. 05. 1975

# SKRZYDLATA POLSKA



## 30 ROCZNICA ZWYCIĘSTWA NAD FASZYZMEM

Numer ten ma charakter specjalny i zawiera wkładkę „Polscy lotnicy w drugiej wojnie światowej”. Chlubna tradycja naszych sławnych lotników wojskowych kontynuuje dziś polscy piloci lotający m.in. na najnowocześniejszych samolotach świata – o zmiennej geometrii skrzydeł. Oto por. pil. Mieczysław Kafel i technik si. sierż. Marian Fijałkowski oraz ich samolot – „nowy”, o jakich piszemy na str. 5. U góry: Samoloty – weterani II Wojny Światowej w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Zdjęcia: LESZEK WRÓBLEWSKI



# NOWE LEGITYMACJE PARTYJNE DLA KOMUNISTÓW W STALOWYCH MUNDURACH

W całym kraju odbywają się uroczyste zebrania organizacji partyjnych, podczas których wręczane są członkom partii nowe legitymacje PZPR. Zebrania te są okazją do twórczej refleksji nad możliwościami dalszego zintensyfikowania udziału członków partii w budownictwie socjalizmu.

Podobnie jak w zakładach pracy całego kraju, również w lotnictwie wojskowym trwa kampania wymiany legitymacji partyjnych. W czasie uroczystych zebrań nowe legitymacje wręczane są przodującym żołnierzom — zasłużonym działaczom, dowódcom, aktywistom młodzieżowym, ludziom wzorowej służby, zaangażowanym w pracę społeczną.

Uroczyste zebrania w jednostkach, szkołach i instytucjach wojskowych stają się okazją do podsumowania efektów pracy partyjnej, dokonania oceny aktywności służbowej i społecznej wszystkich członków organizacji.

W Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Janka Krasińskiego uroczyste zebranie otworzył sekretarz POP Andrzej Janicki. Zebrani serdecznie powitali członka KC PZPR, wiceministra Obrony Narodowej do Spraw Ogólnych gen. broni Józefa Urbanowicza. Obecny był zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych do Spraw Politycznych gen. bryg. Ludwik Sobieraj; przybyli delegacje SZMW i ZMS.

Referat programowy wygłosił szef Wydziału Politycznego WOSL płk Marian Woźniak. Następnie generał Urbanowicz wręczył nowe legitymacje. Otrzymały je m.in. Andrzej Janicki, Zdzisław Kowalczyk, Jan Celek, Ignacy Kupian, Ryszard Browarski i pozostali komuniści w lotniczych stalowych mundurach.

Podobna uroczystość odbyła się w Podstawowej Organizacji Partyjnej Zarządu Politycznego Wojsk OPK. W zebraniu uczestniczył zastępca dowódcy Wojsk OPK do spraw politycznych gen. bryg. Jan Cieślak. W tej organizacji działają komuniści, którzy są członkami partii jeszcze z okresu walki o wyzwolenie kraju, a następnie o utrzymanie władzy ludowej: Czesław Dudek, Stanisław Dzieszowski, Jan Zdun, Paweł Szymański i Karol Paszkiewicz.

Po wygłoszeniu referatu gen. Cieślak wręczył nowe legitymacje wszystkim członkom organizacji. Uczestnicy zebrania złożyli następnie Muzeum Lenina oraz złożyli wianki kwiatów pod pomnikiem Wielkiego Wodza Rewolucji, w 105 rocznicę Jego urodzin.

W tym samym dniu odbyło się zebranie w innej organizacji partyjnej dowództwa Wojsk OPK. Także i w niej są komuniści o długoletnim stażu partyjnym, przodujący w swoim środowisku: Ryszard Kotomski, Franciszek Lesisz i Jerzy Kotwiński. Aktu wręczenia nowych legitymacji dokonał zastępca dowódcy 2 plm „Kraków” do spraw politycznych. Pierwszy otrzymał nową legitymację partyjną Henryk Ciach, były członek PPR. Następnie legitymacje wręczone Janowi Grudniowi, Romanowi Rycielskiemu i pozostałym członkom organizacji partyjnej pułku.

## W następnym numerze:

- MODELARSTWO LOTNICZE — SPORTEM TECHNICZNYM
- PRZEMYSŁ SPADOCHRONOWY CZECHOSŁOWACJI
- WAZNE OGNIWO UKŁADU WARSZAWSKIEGO
- 6 PUŁK LOTNICTWA SZTURMOWEGO
- 315 DYWIZJON MYSLIWSKI DEBLINSKI

# Z LOTU PO KRAJU

## KONFERENCJA NA TEMAT BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW W WIML

W Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie obradowała 22 kwietnia br. 17 konferencja na temat bezpieczeństwa lotów w lotniczych siłach zbrojnych. W obradach uczestniczyli: dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. płk. Henryk Michałowski, dowódca Wojsk OPK gen. dyw. płk. Roman Paszkowski, przedstawiciele MON, Ministerstwa Komunikacji, Aeroklubu PRL, WIML, ITWL oraz kierownictwa kadra lotnictwa sił zbrojnych.

Referat wprowadzający do dyskusji wygłosił gen. bryg. płk. Józef Jędrzejewicz. W trakcie konferencji dokonano oceny działalności związanej z zapewnieniem bezpieczeństwa lotów oraz zapoznano się z najnowszymi osiągnięciami w tym zakresie. Poruszono także różnorodne aspekty działalności profilaktycznej mającej na celu zapobieganie wypadkom lotniczym, koncentrując się na sprawach odpowiedzialnego przygotowania personelu latającego i wysokiego poziomu kontroli obsługi technicznej samolotów.

Na zakończenie konferencji przodujące jednostki lotnicze otrzymały nagrody przechodnie, a sporą grupę oficerów wyróżniono nagrodami indywidualnymi. W Instytucie Medycyny Lotniczej został wyróżniony medalem DWL „Zasłużonemu dla lotnictwa”.

## JERZY OSIŃSKI — PREZESEM WARSZAWSKIEGO KLUBU SENIORÓW LOTNICTWA

W sali Aeroklubu Warszawskiego na lotnisku Gocław odbyło się 22 kwietnia br. Walne Zebranie Sprawozdawczo-Wyborcze Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa. Zebraniem przewodniczył int. Wacław Zaręba. Referat wprowadzający do obrad wygłosił wiceprezesa Klubu (II 1971 — IV 1973) wygłosił int. Wacław Zaręba. Referat wprowadzający do obrad wygłosił wiceprezesa Klubu (II 1971 — IV 1973) wygłosił int. Wacław Zaręba.

Według stanu na 15 kwietnia br. Klub liczył 190 członków i jest najliczniejszym klubem seniorów lotnictwa w kraju. W okresie sprawozdawczym zmarło 31 seniorów. Warszawski Klub Seniorów Lotnictwa, działający już blisko 15 lat, może pochwalić się bogatym dorobkiem działalności, szczególnie w pracy społecznej. Przejawiał wiele cennych inicjatyw. Niepokoje jest jednak fakt, iż współpraca Klubu z Aeroklubem Warszawskim ulegała w minionych latach pogorszeniu, co znalazło niebawem na walnym zgromadzeniu, na którym mia być anul jedynego przedstawiciela władz i kierownictwa stołecznego aeroklubu.

Po referacie, dyskusji, wyrażeniu podziękowania następującemu Zarządowi i przyjęciu wniosków do dalszej pracy, wybrano nowego Zarząd Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa. Nowym przewodniczącym został Jerzy Osinski, wiceprezesa — Kazimierz Wierzbicki, sekretarza — Kazimierz Hober, zastępcę sekretarza — Janusz Kozłowski, skarbnika — Józef Siliński.

Nowo wybranym władzom Warszawskiego KSL życzy my owocnej działalności.

# Z LOTU PO ŚWIECIE

■ Rekord międzynarodowy przedkości lotu po trasie zamkniętej o długości 5000 km, z ładunkiem 4000 kg, ustanowiła 12 kwietnia br. załoga radzieckiego samolotu An-2 „Anteus”, osiągając średnią prędkość 344 km/h. Dowódca załogi był generał lejtnant lotnictwa G. N. Pankiewicz, dowódca lotnictwa transportowego Powietrznych Sił Zbrojnych ZSRR. Członkowie załogi: zastępca dowódcy — płk N. F. Szabalin, nawigator — płk A. J. Zamota, radiopilot — mjr A. A. Jabłonski, inżynier naczelny — ppłk W. J. Jasiniewicz, inżynier pokładowy — mjr I. W. Szorochow, technik pokładowy — kpt. A. F. Smirnow, mechanik pokładowy — chor. A. A. Juciszew. Komisarzem sportowym był W. A. Abramyszew.

■ Nawiazana została regularna komunikacja lotnicza między Dar es Salaam (Tanzania) i Lourenco Marques (Mozambik). Jest to wynikiem odprężenia, jakie nastąpiło między oboma krajami, po ustanowieniu w Portugalii demokratycznych rządów i zapowiedzi udzielenia przez Portugalie Mozambikowi niepodległości w czerwcu br.

■ Za miesiąc i odwrót wykazaną w czasie lotu na statku kosmicznym „Sojuz” w dniu 5 kwietnia br. kosmonaut radziecki Władimir Łazarew i Oleg Makarow znowu odznaczni orderami im. Lenina. Pierwszy lot kosmiczny obydwu kosmonautów odbył w dniach 27-29 września 1973 r. Pułkownik W. Łazarew i inżynier pokładowy Oleg Makarow są członkami zespołu kosmonautów od 1966 roku.

■ Belgijscy rząd wysłali do rządów Holandii i Luksemburga

## II POMORSKI RAID SAMOLOTOWY DZIENNIKARZY

W dniach 24 maja — 1 czerwca br. zorganizowany został przez bydgoską „Gazetę Pomorską”, Aeroklub Pomorski i Oddział SDP w Bydgoszczy, II Pomorski Raid Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów, na trasie Bydgoszcz — Olsztyn — Gdańsk — Inowrocław — Toruń. Będzie to jedna z czolowych imprez z okazji festynu „Gazety”.

Pod względem sportowym raid będzie imprezą iligową. Uwzględniając ubiegłoroczne postulaty dziennikarzy, organizatorzy przewidzieli w czasie tegorocznego raidu 3 jednodniowe przerwy — w Olsztynie, Gdańsku i Inowrocławiu. Pozwoli to na lepsze poznanie terenu, pełniejsze zapoznanie się z doświadczeniami i perspektywami rozwojowymi tych ziem. W rezultacie powinno to również dodatnio wpłynąć na poziom rajdowego konkursu dziennikarskiego i umożliwić zebranie atrakcyjnego materiału prasowego dla czytelników gazet i czasopism.

## KONFERENCJA TOWARZYSTW LOTNICZYCH W BIELSKU-BIAŁEJ

W Białym Białej odbyły się w dniach 7-18 kwietnia br. doroczna konferencja dyrektorów naczelnych i handlowych, technicznych i eksploatacyjnych przedsiębiorstw lotniczych — uczestników tzw. Umowy Berlińskiej. Uczestniczyli w niej przedstawiciele następujących linii lotniczych: Aeroflot, Balkan, CSA, Interflug, Malev, MIAT, LOT, Tarom oraz zaproszeni goście w charakterze obserwatorów, przedstawiciele sekcyjnego RWPG, Aeroklubu Pomorskiego, Aeroklubu i OKB Iluzjona. Gospodarzem konferencji były Polskie Linie Lotnicze LOT.

Celem konferencji było przede wszystkim podsumowanie działalności handlowej i eksploatacyjnej za rok ubiegły oraz opracowanie programów wspólnych przedsięwzięć na lata 1975-80.

## KANADYJSKI PRZEMYSŁ ELEKTRONICZNY DLA POTRZEB LOTNICTWA

Pod takim tytułem odbyło się 26 kwietnia w Domu Techniki NOT w Warszawie sympozjum Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji przy Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego, zorganizowane przy współudziale Ministerstwa Przemysłu i Handlu Kanady oraz Ambasady Kanady w Warszawie. Tematem sympozjum była ogólna informacja na temat możliwości produkcyjnych przemysłu elektronicznego Kanady dla potrzeb lotnictwa, m.in. zautomatyzowana kontrola ruchu lotniczego, specjalne wyposażenie telekomunikacyjne dla samolotów odrzutowych, systemy ILS i radiolotarnie VOR.

## MOŻLIWOŚCI WYSTĘPOWANIA CYWILIZACJI TECHNICZNYCH POZA ZIEMIĄ I NAWIĄZANIA Z NIMI ŁĄCZNOŚCI

Taki był temat konferencji naukowej, która odbyła się 21 kwietnia w Instytucie Fizyki Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach i zorganizowana została przez Śląski Oddział Polskiego Towarzystwa Astronautycznego i Oddział Polskiego Towarzystwa Fizycznego przy Uniwersytecie Śląskim. Referaty wygłosili: prof. dr Rudolf Pelek z Uniwersytetu im. Karola w Pradze (Historia dotychczasowych dyskusji i badań problemu CETI), prof. dr hab. Mieczysław Subotowicz (Problemy poszukiwania cywilizacji pozaziemskich), dr inż. Olgierd Wolkeat (Warunki występowania życia i istoty inteligentnych poza Ziemią) i red. Krzysztof Boruch (Problemy kodów międzykulturowych).

## AN-2 — STACJA RETRANSMISYJNA TYP

Miejsce WSK-PZL przekazała 11 kwietnia Telewizji Polskiej samolot An-2 przystosowany jako stacja retransmisyjna TYP. Nowy samolot — stacja otrzymał kompletnie wyposażenie. Zainstalowano też w maszynie nowoczesne urządzenia techniczne do przekazywania dźwięku i obrazu na dużych odległościach. Lotująca stacja TYP wykorzystana zostanie już w maju podczas tegorocznego Wyścigu Pokoju.

■ W USA zarejestrowanych było ostatnio 4000 cywilnych śmigłowców. W r. 1974 wyprodukowano ogółem w amerykańskich wytwórniach 346 śmigłowców.

■ Austriacka delegacja lotnictwa wojskowego bawiła niedawno w Szwecji, gdzie w zakładach SAAB w Linköping oraz w kilku bazach lotniczych uczestniczyła w pokazach samolotów „Viggen”.

Kandydatura tego sprzętu brana jest — wraz z amerykańskimi myśliwcami F-3 i francuskimi F-1E — pod uwagę w akcji przeobrażenia lotnictwa austriackiego na nowsze samoloty.

■ Kraje arabskie zamówiły we Francji około 230 samolotów „Mirage”, w tym: Libia — 148, Arabia Saudyjska — 38, Kuwejt — 30, Abu Zabi — 14 i Egipt — 22.

■ Hiszpańskie samoloty transportowe CASA C-52 zakupione zostały przez lotnictwo wojskowe Jordani. Oprócz lotnictwa hiszpańskiego — samoloty tego typu posiada lotnictwo portugalskie i indonezyjskie.

■ Algierskie Linie Lotnicze „Air Algerie” rozpoczęły loty na trasie Algier — Biskaj (Gwineja) — przez Dakar. Samoloty algierskie zaczęły również latać z Algieru do Kinszas, przez Namery i Douala. Używany sprzęt: Boeingi-727-200.

■ Na półkach księgarń radzieckich ukazały się ostatnio trzy nowe książki o tematyce lotniczej. Są to: „Szybkość, manewr, ogień” (Skorost', manewr, ożen) — A. L. Iwanowa, „Walery Czakalow” — A. W. Bieliakowa i „Chłopcy z Sokolej Góry” (Parol z gory Sokolowej) — J. Sorkina. Pierwsza z nich mówi o lotnikach 37 gwardyjskiego myśliwskiego pułku lotniczego i ich walkach nad Rostowem, Kubaniem, Krymem, Warszawą, Gdańskiem i Berlinem. Druga — opowiada o życiu jedne-



Zdjęcia: B. Kozłowski

## W SKRÓCIE

■ Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Okecie opuścił w tym roku seria informacyjna nowego samolotu lotniczego PZL-106 „Kruk”.

■ Wiceministra lotnictwa Jerzy Ostrowski z Aeroklubu Częstochowskiego zajął 1 miejsce w kategorii modeli małych latających na międzynarodowych zawodach modelarskich w Hradec Kralow (CSRS).

■ Polskie Linie Lotnicze LOT otworzyły 21 kwietnia br. nowe połączenie międzynarodowe z Warszawy do Lyonu, gdzie uruchomiona została także stała placówka LOT-u.

■ W marcu br. WSK-PZL Okecie wykonali zadanie eksploatowe obecnej pięciolotki.

■ Z WSK-PZL-Mielec odleciało do Związku Radzieckiego kolejna grupa 6 samolotów wielozadaniowych An-2 wyprodukowanych przez te wytwórnię.

■ Naukowcy z Instytutu Geodezji i Kartografii w Warszawie pracują nad szerokim zastosowaniem fotografii lotniczej dla różnych dziedzin gospodarki. Zdjęcia lotnicze oprócz geodezji i kartografii wykorzystywane są dla potrzeb gospodarki przestrzennej i planowania inwestycji, budownictwa, komunikacji, rolnictwa i leśnictwa, geologii, geografii, archeologii, a także ochrony środowiska.

■ Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Lublinie otrzymał w najbliższym czasie śmigłowce reanimacyjne Mi-2.

■ Aeroklub ROW w Rybniku rozpoczął 6 kwietnia tegoroczny sezon lotniczy. W tym roku aeroklub będzie szkolił 25-osobową grupę młodych górników w pilotażu szybowcowym, 10-osobową w pilotażu samolotowym oraz 30 szkółków spadochronowych.

## WYDAWNICTWA

Nakładem Wydawnictwa Komunikacji i Łączności ukazał się kolejny tomik z serii „Biblioteczki Szybowcowej Aeroklubu PRL” pt. „METODYKA SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO”, którego autorem są mgr Andrzej Patko i mgr Jan Wincas. Treścią książki są metody szkolenia pilotów szybowcowych i organizacji procedur nauczenia oraz zasady wychowania lotniczego. Str. 204, cena 25 zł., nakład 4 000 + 200 egz.

W serii „Złoty tygrys” ukazał się nakładem Wydawnictwa MON kolejny tomik piora Wacława Króla pt. „POZNANSKIE SKRZYDŁA”. Jest to zebrań znaną na konieka działań bojowych lotnictwa armii „Poznań” we wrześniu 1939 r. Str. 119, cena 5 zł., nakład 21 000 + 347 egz.

Wydawnictwo ukazało 3 wydanie (całkowicie przerobione) książki Pawła Elstaina pt. „MŁODY MODELARZ RAKIET”. Około 200 str., cena ok. 36 zł. Wydawnictwa Naukowo-Techniczne.

■ Rysunki dotyczące wodorów samolotów Grumman F-14A, McDonnell Douglas F-15A, General Dynamics F-16A, Northrop YF-17, SAAB „Viggen”, „Panavia-200” i Dassault-Breguet F-1/M-52. Spośród tych typów Japończycy zamierzają wybrać samolot, który zastąpi przestarzały amerykański F-104J. Lotnictwo japońskie zgłasza zapotrzebowanie na 100-130 maszyn nowego typu.

■ Koszty budowy nadźwiękowego samolotu pasażerskiego „Concorde”, produkowanego wspólnie przez Francję i W. Brytanię, zwiększyły się o dalsze 30 mln funtów, przekraczając tym samym miliard funtów. Dotychczas wpłynęły zamówienia na zaledwie 8 samolotów „Concorde”, dla brytyjskich i francuskich towarzyszów lotniczych. Starami, by wprowadzić ten samolot na rynek amerykański, nie przyniosły rezultatów.

■ Portugalia wykazuje zainteresowanie samolotami F-104S, budowanymi w amerykańskiej licencji we Włoszech.

■ Libia zamierza, jak donosi angielski „Flight”, przekazać Turcji partie samolotów „Mirage”, na wypadek gdyby Francja odmówiła realizacji zamówienia tureckiego na te samoloty. (s)





# SKALSKI



## 22 ZWYCIĘSTWA POWIETRZNE

Gdy wojska hitlerowskie zaatakowały nasz kraj, miał 24 lata. Jako jeden z przeszło 150 polskich pilotów myśliwskich stanął do walki w obronie ojczystego nieba. W okresie wojny obronnej Polski w 1939 r. zestrzelił 6 samolotów wroga. Już wtedy wysunął się na pierwsze miejsce pod względem uzyskanych zwycięstw powietrznych. Miejsce to utrzymał do zakończenia wojny, mimo iż w jej końcowej fazie skierowany został do pracy sztabowej. Okazał się nie tylko znakomitym pilotem myśliwskim, ale również dowódcą eskadry, dywizjonu, skrzydła, a także oficerem operacyjnym w 11 grupie myśliwskiej. Ogółem zestrzelił 22 samoloty wroga na pewno. Dzieje pika pil. Stanisława Skalskiego jednego z najwybitniejszych pilotów myśliwskich drugiej wojny światowej — mogą być przykładem do naśladowania. Są one wzorem postawy żołnierza, patrioty i obywatela. Całe życie — jak stwierdza nasz znakomity pilot — było jego służbą dla Ojczyzny. Zaliczany jest obok Clostermanna i Pokryszkina, Johnśona i Kożeduba, Bonga i Badera do najlepszych strzelców powietrznych minionej wojny. Piloci tacy otrzymują wiele mówiący i jednocześnie zaszczytny przydomek asa myśliwskiego.

Mjr pil. Stanisław Skalski — dowódca 2 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego (133 skrzydło) w kabinie „Mustanga-3”. Zdjęcie powzięte wykonane zostało w 1944 r. i znajduje się w Królewskim Muzeum Wojskowym (Imperial War Museum). Poniżej: Plik pil. Stanisław Skalski z okresu pracy w Zarządzie Głównym Aeroklubu PRL.

Zdjęcie: A. Woch



### NIM ROZPOCZĘŁA SIĘ WOJNA

Podobnie jak każdy młody chłopiec czy dziewczyna o czymś marzy, tak kiedyś przed wielu laty Stanisław Skalski pasjonował się lotnictwem. Nim ukończył szesnaste lat, pragnął zostać pilotem wojskowym.

Po maturze zdał egzamin na politechnikę w Warszawie, ale wkrótce przeniósł się na wydział dyplomatyczno-konsularny Szkoły Nauk Politycznych.

Młody wiek i brak wykształcenia lotniczego były pierwszymi przeszkodami na drodze do latania. Zaczynał więc od czyszczenia samolotów i zamiatania hangaru w Aeroklubie Warszawskim. Dobra opinia z klubu i skierowanie na szkolenie szybowcowe pozwoliły mu wiosną 1934 r. na wyjazd do Polichna. Rok później uzyskał uprawnienia pilota samolotowego. Wkrótce pomyślnie przeszedł badania lekarskie oraz egzaminy wstępne do dęblińskiej szkoły orląt. Był szczęśliwy. Przyjęty został do Szkoły Podchorążych Lotnictwa. O trudności zakwalifikowania się do szkoły niech świadczy fakt, iż na każde wolne miejsce czekało 50 kandydatów. Miejsce tych było tylko 120.

Pobyt w szkole minął szybko. Po promocji w 1938 r. młody podporucznik pilot otrzymał przydział do dywizjonu myśliwskiego 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Rozpoczął tak bardzo upragnioną służbę w lotnictwie wojskowym. W pułku szybko oceniono jego poziom latania. Po pewnym czasie został dowódcą klucza.

W czerwcu 1939 r., pełniąc służbę w kluczu alarmowym, wystartował w pójść za obcym samolotem. Na wysokości 7900 m, kiedy jego P-11 zbliżał się do hitlerowskiego Dorniera Do-215, młody pilot myśliwski otworzył ogień. Ale wróg uciekł, gdy spostrzegł, iż atakuje go polska maszyna.

### PIERWSZE ZWYCIĘSTWO

Wybuch wojny zastał ppor. Skalskiego na lotnisku polowym. Był jednym z trzydziestu trzech pilotów dywizjonu myśliwskiego, którzy skutecznie atakowali dziesiątki maszyn Luftwaffe. Od pierwszego dnia napadli hitlerowskiej na nasz kraj walczył ofiarne i zwycięsko.

Już 1 września 1939 r., po godzinie piątej rano, wystartował do lotu bojowego. Lecił nad strzemiem tworzących się chmur kłębiastych, na wysokości 1500 metrów, kursem północno-wschodnim. Uważnie rozglądał się dokoła szukając nieprzyjaciela.

W pewnej chwili, przed dołotem do Wisły, zobaczył samolot hitlerowski, lecący na małej wysokości. Rozpoznał typ maszyny. Był to jednosilnikowy samolot rozpoznawczy.

Wówczas to polski pilot przez radio przekazał krótką informację: „Uwaga, Henschel-126, kierunek — port drzewny, wysokość 50—100 metrów”.

W następnej sekundzie ppor. Skalski wprowadził swoją „Jedenastkę” do lotu nurkowego. Niczym jastrząb spadał na wroga, który tymczasem nie spodziewając się ataku prowadził rozpoznanie. Załoga hitlerowska leciała niezmiennym kursem i zajęta była obserwacją ziemi.

Czarne krzyże na skrzydłach stawały się coraz większe. Gdy „Jedenastka” zbliżyła się do wroga na odległość mniej więcej pięćset metrów, nagle załoga niemiecka jakby ożyła: obserwator otworzył chaotyczny ogień do atakującego go Polaka; pilot Henschla obniżył lot, chcąc uciec spod celownika polskiego myśliwca.

Pilot nie spuszczał oka z samolotu hitlerowskiego. Zbliżył się tak blisko, aby strzelać bez poprawki. Z około stu metrów otworzył długą serię. Ogień obserwatora umilkł, a śmigło Henschla zmniejszyło obroty. Za sekundę Polak skierował jeszcze jedną krótką serię z bezpośredniej odległości. To był koniec.

Samolot hitlerowski próbując lądować na zaorany polu, skapotował.

Wkrótce ppor. Skalski, w jednym locie, zestrzelił dwa samoloty hitlerowskie typu Dornier Do-17. Oba w płomieniach spadły na ziemię.

Do 7 września 1939 r. zestrzelił cztery samoloty hitlerowskie. Z kolei wraz z dywizjonem otrzymał przydział do Brygady Pościgowej w rejonie Dębina. Każdego dnia wykonywał loty bojowe, każdego dnia ata-

kował wroga. W tym okresie zestrzelił dwie następne maszyny hitlerowskie.

Zadania powierzone pilotom Brygady Pościgowej były coraz trudniejsze, ze względu na malejący stan personelu latającego i samolotów. Przeciwnik natomiast stawał się coraz bardziej agresywny i bezwzględny. 16 września znalazł się w rejonie Brzeźan, po czym wraz z innymi pilotami, na rozkaz dowództwa, 17 września przekroczył granicę polsko-rumuńską.

Potem przez Balczik, Bejrut i Marsylię przybył do Francji i w styczniu 1940 r. znalazł się w Anglii. Omięnęła go kampania francuska, ponieważ przydział do RAF-u (Royal Air Force) otrzymał w pierwszej kolejności.

### BITWA O WIELKĄ BRYTANIĘ

Wkrótce po przeszkoleniu przydzielono go do formującego się polskiego dywizjonu myśliwskiego 302. Ze względu jednak na przedłużającą się procedurę organizacyjną, zwrócił się z prośbą o skierowanie do dywizjonu uczestniczącego w lotach bojowych. Chciał po prostu walczyć, a nie szkolić pilotów. Jego prośbę przyjęto i został przeniesiony do 501 angielskiego dywizjonu myśliwskiego.

Lotnisko, na którym stacjonował dywizjon, należało przed wojną do aeroklubu. Miało kilka zabudowań, ale było wygodne. O świcie albo w nocy dywizjon przerycany był na lotnisko koło Dovru. Z niego to dywizjon 501 startował do walki, która na ogół rozpoczynała się nad Kanałem La Manche.

Był pogodny ranek. Dywizjon 501 wzniósł się wysoko i oczekiwał na wyprawę Luftwaffe. Wreszcie nadleciała, tysiąc metrów niżej. Oto ona. W dole sunęła potężna armada, licząca około 400 bombowców hitlerowskich i eskortujących je myśliwców. Lecieli w zwartej, jakby spiętej kłamrą, grupie.

Widok tej ogromnej fali bombowców robił wrażenie. Wówczas samoloty dywizjonu 501 z lotu nurkowego zaatakowały lecące bombowce i wbiły się w nie ostrym klinem. W tym pierwszym locie bojowym nad Anglią ppor. Skalski zestrzelił hitlerowski bombowiec Heinkel He-111. Tak go celnie trafił, iż ten dosłownie rozleciał się w powietrzu na kawałki. Było to jego siódme zwycięstwo powietrzne. W tym samym locie uszkodził niemiecki samolot myśliwski Me-109.

Nadlatywały nowe grupy myśliwców angielskich. Hitlerowska wyprawa bombowa została rozbita.

Mijały dni. W składzie dywizjonu 501 uczestniczył w „Bitwie o Wielką Brytanię”, tracąc na pewno 7 samolotów hitlerowskich (łącznie z tymi, które zestrzelił w Polsce — miał już ich 13).

W tym okresie był dwukrotnie zestrzelony. Podczas drugiego strącenia został poparzony i ciężko ranny w nogę. Wkrótce jednak, utykając, uciekł o lasce ze szpitala i tego samego jeszcze dnia po przybyciu do dywizjonu wystartował do walki. W trudnym pojedynku z hitlerowskimi samolotami myśliwskimi Me-109 odniósł kolejne dwa zwycięstwa.

Trzeba było mieć dużo silnej woli, aby latać będąc jeszcze chorym, z nie wyleczoną nogą i stopniowo gojącymi się po ciężkim poparzeniu ranami. Skalski leczył rany, walczył i zwyciężał.

Był jednym ze 141 pilotów polskich, którzy stanęli do obrony Anglii. „Gdyby nie Polacy i ich poziom wykształcenia, niewiadomo byłby wynik tej bitwy” — stwierdził ówczesny szef sztabu lotnictwa myśliwskiego RAF-u. Jeśli Polacy w tej bitwie zestrzelili 203 samoloty, przy stracie 33 pilotów własnych, to ta proporcja jest przekonywującym dowodem wysokiego poziomu wykształcenia i doświadczenia reprezentowanego przez polskich myśliwców jesienią 1940 r.

### ZESPÓŁ ZWANY „CYRKIEM SKALSKIEGO”

Z początkiem 1941 r. wszystkich Polaków wycyfrowano z dywizjonów angielskich do polskich. Od lutego 1941 do maja 1942 r. Skalski latał już w polskich dywizjonach myśliwskich 306 i 316. Następnie przez 7 miesięcy dowodził 317 Dywizjonem Myśliwskim Wileńskim. Wśród





# Mi-6 już pracuje

Na pustym i trochę zaniedbanym, bo od lat nie konserwowanym lotnisku, wygląda z daleka jak pomnik. W całej swej złożoności i krasie jawi się oczom dopiero z bliska. To właśnie on, Mi-6. Masa startowa ponad czterdzieści dwa tysiące kilogramów; udźwig — 12 ton. W praktyce oznacza to, że przetrząść nim można powietrzną, otwartą, drogą każdą w zasadzie z instalowanymi u nas wież stalowych pod linię przesyłową wysokiego napięcia. Patrzy się więc nań z prawdziwym podziwem. Niejednemu zaś już dziś zapewne wiążą z nim duże nadzieje. A więc, że przy jego pomocy załata się tę czy inną lukę w realizowanej inwestycji; że szybciej dokona się modernizacji jakiegoś zakładu przemysłowego; że sprawniej usunie się skutki powstałej gdzieś awarii; że bezboleśnie uniknie się konsekwencji tego, czego ktoś w porę nie zaprojektował lub nie zdołał przewidzieć...

To jest ten pierwszy aspekt sprawy, na który zwraca uwagę mgr inż. Aleksy Silin — zastępca dyrektora „Instal” do spraw montażu śmigłowców. Nie chcielibyśmy — powiada — pracować na zasadzie straży pożarnej i ograniczać się — jak to często dotychczas bywało — do wymuszanych przez życie, doraźnych interwencji. Jakkolwiek i takowe, rzecz zrozumiała, muszą wchodzić w rachubę. Ot, jak chociażby ta ostatnia, w wyniku której rozstawiono 72 stopy betonowe pod słupy linii przesyłowej budowanej na żuławskich, podmokłych gruntach. Mi-6 zużył na to tylko 16,5 godziny lotu. A w konsekwencji ruszyła z martwego gruntu, przyhamowana nie sprzyjającą aurą, realizacja ważnej inwestycji. To przyhamowanie kosztowało już inwestora i wykonawcę kilkadziesiąt milionów złotych; prawie tyle, ile kosztuje nowiuteńki Mi-6. A strat by nie było, gdyby Mi-6 był do dyspozycji już przed kilku miesiącami i gdyby o jego zastosowaniu pomyślano.

Mgr inż. Silin powołując się na ten przykład podkreśla jednak coś innego, coś co sprawiło reprezentowanej przez niego instytucji szczególną satysfakcję: żuławska interwencja była już bardzo zbliżona do tego, co powinno decydować o profilu i charakterze przedsiębiorstwa. W tego typu pracach uczynienie ze śmigłowców

typu Mi-6 głównego ośrodka transportu i montażu — byłoby szczególnie wskazane. Na dowód inżynier rozkłada na stole mapę z wykreśloną trasą jednej z projektowanych linii przemysłowych. Z uwagi na konfigurację terenu oraz różne sztuczne i naturalne przeszkody, biegnie ona załamami i łukami, eliminacja których pozwoliłaby ją skrócić o kilkadziesiąt, a może kilkaset kilometrów. Ewentualność ta może być jednak brana pod uwagę tylko przy zastosowaniu śmigłowców. Śmigłowców, a nie śmigłowca, bo jeden nie rozwiązuje sprawy. Oto już bowiem dziś przedsiębiorstwo mogłoby zakontraktować budowę kilkusetkilometrowego odcinka takiej linii, gdyż zrodziła się dość nagle pilna tego potrzeba. Ale z czym tu kontraktować? Z jednym śmigłowcem? Jeden śmigłowiec typu Mi-6, przy tego typu operacji — mówi inż. Silin — to żaden śmigłowiec.

Przy okazji inżynier ujawnia jedną ze swych największych trosk; boi się mianowicie braku zrozumienia dla celowości, a nawet — jak wszystko na to wskazuje — pilnej potrzeby rozbudowania floty latających dźwigów w Polsce. Bo Polska jest krajem mającym po temu szczególne predyspozycje. Główne z dwóch powodów: nie jesteśmy zbyt zasobni w dostatecznie zróżnicowany park dźwigów konwencjonalnych, przystosowany do złożonych operacji montażowych; po drugie — urbanistyka naszych osiedli i miast oraz rodzaj i charakter dróg nie sprzyjają operatywności w manewrowaniu bazą techniczno-montażową. A tymczasem decyzja zakupu jednego Mi-6 rodziła się z dużymi oporami: Wytwórnia Prefabrykatów i Konstrukcji Instalacyjnych „INSTAL” w Nasielsku wzięła całą odpowiedzialność za tę decyzję na siebie, z ryzykiem finansowym włącznie. Otóż niektórzy ekonomiści bardzo dziwnie rachują; i gotowi są „udowodnić”, że się to wszystko nie opłaca. Inżynier Silin jest jednak jak najlepszej myśli.

Pytam w jaki sposób przedsiębiorstwo się reklamuje. No, bo przecież potrzebni są reflektanci na usługi. Słyszysz bardzo nietypową odpowiedź: „Reklamę tośmy nawet swego czasu postanowili przyhamować. Bo niektóre publikatory zaczęły już robić z tego nadmierną sensację. Co zaś do naszych potencjalnych kontrahentów, to — jak na razie — stosujemy w większości przypadków swoistą metodę: zaczynamy przeważnie wszelkie pertraktacje z nimi od odstraszania, to znaczy rozkładamy przed nimi obraz kłopotów i przeszkód na jakie mogą się narazić, z ewentualnością nadmiernych kosztów włącznie. Nie, nie dlatego, by nam na nich nie zależało.

Chodzi o co innego — o to, by swą decyzję wraz z ofertą jeszcze raz dokładnie przeanalizowali. Bo, że kogoś stać na zaangażowanie śmigłowca i zapłacenie 108 tys. złotych za jedną godzinę lotu, a tym samym dać nam pracę, to jeszcze nie najważniejsze. To musi być społecznie i ekonomicznie uzasadnione”.

Mimo trzymania się tej zasady, na brak zajęć „Instal” nie narzeka. Wielu, nawet bardzo uzasadnionych, ofert nie jest po prostu w stanie przyjąć, zaś te przyjęte opiewają już na ponad 170 godzin lotu, tzn. ponad 50 procent przewidywanej normy rocznej. Pewne moce przerobowe będzie też można uzyskać drogą wynajmu śmigłowców Mi-8 od wojska; z załogami, a nawet bez załóg, albowiem przedsiębiorstwo ma już specjalnie przeszkoloną w ZSRR własną, 17-osobową grupę specjalistów, w tym 4 pilotów. Grupa ta wazak niezbyt liczna, jej zaletą jest jednak to, że znajdują się w niej także instruktorzy, zdołni przysposabiać do lotów nowy narybek. A takie potrzeby wyłonią się niewątpliwie, albowiem przedsiębiorstwo ma ambicję dysponowania do roku 1980 własnym taborem latającym w postaci trzech Mi-6, trzech Mi-8 oraz dwóch Mi-2.

Jeśli tym ambicjom przedsiębiorstwa stanie się zadość, będzie ono mogło już w 1980 r. podejmować się naprawdę wielkich zadań. A jak dobrze pójdzie, będzie można myśleć o dalszym, jeszcze szybszym rozwoju... Bo potencjalne pole działania jest ogromne. Na pierwszym planie wyraźnie profiluje się wspomniana już energetyka. Zwłaszcza, gdy chodzi o budowę linii przemysłowych; i to nie tylko w terenach trudno dostępnych, lecz w ogóle. Główny ciężar prac instalacyjno-montażowych można by przerzucić na śmigłowce również przy budowie wszelkiego rodzaju rurociągów. Bo i tutaj fronty robót muszą przesunąć się szybko, niezwykle wąskim pasmem oraz przeskakiwać lub forsować niezliczoną ilość przeszkód; częstokroć przy pomocy konwencjonalnego parku maszynowego, wręcz nie do pokonania. Następną wielką rolę do wypełnienia — to budownictwo, zwłaszcza przemysłowe. Warunkiem zastosowania tu śmigłowców na szerszą skalę i z dużą efektywnością jest jednak niezbędność brania pod uwagę takiej ewentualności lub niezbędności, już na etapie planowania i projektowania poszczególnych obiektów. Może w niedalekiej przyszłości powstaną nawet biura studyjno-projektowe, specjalizujące się w tej dziedzinie?...

Mając powyższe na uwadze, nasielski „Instal” mniej dziś zabiega o tanią reklamę, a więcej o kontakty z kompetentnymi instytucjami. W konsekwencji nawiązane już zostały obiecujące kontakty z warszawskim Biurem Studiów i Projektów Budownictwa Przemysłowego, zdradzającym duże zainteresowanie montażem śmigłowcowym. Podobnie rzecz ma się z Instytutem Budownictwa Lądowego Politechniki Gdańskiej, gdzie na temat zalet montażu śmigłowcowego prowadzi się już nawet, głównie na czwartym roku, pierwsze wykłady.

W stałym planie swych usług widzi „Instal” jeszcze jeden, bardzo rozległy i strategicznie ważny obszar, obejmujący ciągłą modernizację, renowację i konserwację zakładów typu ciężkiego w hutnictwie, górnictwie i chemii. Tam bowiem nieustannie coś się poprawia, wymienia i modernizuje. I to przeważnie w warunkach, w których śmigłowce jest prawie niezastąpiony.

Inż. Silin co prawda ani słowem o tym nie wspominał, ale mnie się marzy coś jeszcze: bardzo korzystne dla gospodarki narodowej usługi eksportowe. Myślę, że ofert by nie zabrakło... Póki jednak co, „Instal” robi to, na co go stać i jak dyktują to najpilniejsze potrzeby. W Zakładach Przemysłu Maszynowego Leśnictwa w Reszlu czekają na wymianę iskrowników i piaszcze ogrzewcze; walcownia w Bochni liczy na szybkie ustawienie 46 kominów; podobne zadania czekają w Iłdkach „Elcie” oraz w hucie Sosnowiec; a w Bydgoszczy trzeba będzie przetrząść nad jednym z kanałów odcinek gazociągu...

W planach „Instalu” znajduje się ponadto przemiarka do tak skomplikowanej operacji, jak montaż anten telewizyjnych na 300-metrowym maszcie oraz ewentualny transport w rejonie Bielska-Białej 150 „bacówek”, mających spełniać w wyższych partiach tego terenu rolę domków turystycznych.

Całkowicie rozumiem inż. Siliną — dla kogo sensacja to sensacja, ale nie dla nich. To naprawdę ciężka i odpowiedzialna praca.

W. W. WIONCZEK

P.S. Jedno mi jeszcze tylko po głowie chodzi: taki Mi-6 to już naprawdę kolos. Czy nie warto więc, by ten konkretny egzemplarz i te ewentualnie zakupione w przyszłości miały imiona własne? Oparte np. o bogatą listę pięknych imion staropolskich? Osobiście zaproponowałbym dla tego pierwszego imię BARTEK. A może ktoś ma lepszy pomysł? W każdym razie, jeśli co, na chrzcinę się zapraszam.

Start śmigłowca Mi-6. Znaki rejestracyjne SP-ITA oraz napis INSTAL określają przynależność tego potężnego śmigłowca wielozadaniowego.



Widok z przodu śmigłowca Mi-6 jest zgoła niecodzienny. Śmigłowiec ten wyposażony jest w dwa silniki turbinoowe o mocy 5 500 KM każdy.



W Związku Radzieckim Mi-6 produkowane są w różnych wersjach: pasażerskiej (45-90 osób), sanitarna (41 charycz), przeciwpożarowej i transportowej. Zdjęcia: M. Roszczyński







Dwaj piloci z „Płotki”, którą podziwialiśmy na warszawskim niebie 22 lipca 1974 r. — kpt. Stanisław Walczak (z prawej) i por. Mieczysław Kotel.

# "NOWE" ZBLISKA

Na zdjęciach: Polskie samoloty o zmiennej geometrii skrzydeł podczas przygotowań do startu.

Lotnisko jak każde inne. Ruch, krzątanie maszyn i ludzi — zaczyna się od wczesnych godzin porannych. Pierwsi jak zwykle zjawiają się mechanicy. Stoiska powoli zapełniają się płatami maszyn. Odbyna się codzienna kosmetyka samolotów. Jeszcze tylko podjeżdżają cysterny...

...Piloci, w kombinezonach, zdążają do swoich samolotów. Tylko mała grupa zbacza w inny rejon lotniska. Z kolegami żegnają się podniesionymi dłońmi. Mówią o nich: wybrańcy. A zaczęło się od dnia, gdy już każdy wiedział, że stali się pewniakami na „nowe” samoloty. W grupie znalazł się nieprzypadkowo. O ich wyborze zdecydowało m.in. uzyskanie I klasy pilota.

Furorę zrobili w czasie defilady 30-lecia PRL. Ich lot na najnowszych samolotach o zmiennej geometrii skrzydeł wzbudził wśród obserwatorów parady zrozumiałe zainteresowanie. Oto po raz pierwszy na polskim niebie ukazały się samoloty z białą-czerwoną szachownicą zwiastujące kolejną ewolucję w lotnictwie wojskowym.

Jeszcze do niedawna pasjonowały nas MiG-19 i doskonalsze od nich MiG-21. Później pojawiły się

myśliwsko-bombowe Su-7. Teraz ciekawą nas te, które znamy z lipcowej defilady — „NOWE”. To określenie przyniosło do tych samolotów od pierwszych dni, gdy je ujrzeliśmy.

Stosunkowo niedawno, bo zaledwie w 1967 r., radziecki konstruktor Paweł Suchoj skonstruował samolot o takich właściwościach w wersji myśliwsko-bombowej. Ale od tamtego czasu samolot, poddany wielokrotnym próbom, został bardziej udoskonalony.

Najlepiej wiedzą o tym sami piloci. Poznali je jeszcze w okresie szkolenia w Związku Radzieckim. Choć i teraz każdego dnia doskonale nabyte umiejętności, coraz bardziej odkrywają walory samolotu o zmiennej geometrii skrzydeł.

„NOWE” przewyższają dotychczasowe m.in. prędkością wznoszenia, szybszym osiągnięciem dużych prędkości, zwrotnością, uzbrojeniem, możliwością wykonywania zadań wyższego pilotażu. Gwarantują bezpieczeństwo w najtrudniejszych warunkach.

„NOWE” — najnowszy krzyk lotniczej techniki. Mają je nasi piloci w zasięgu dłoni...

JERZY CHOJNACKI  
Zdjęcia: LESZEK WRÓBLEWSKI







SZD-36 „Jantar-1”. Przedstawiciel rodziny polskich „Jantarów”, słynnych z sukcesów zawodniczych.

## „JANTARY” W CZOŁÓWCE

Przedstawiamy przegląd najlepszych szybowców świata. Jako kryterium jakości przyjęliśmy doskonałość aerodynamiczną szybowca. Nasze zestawienie obejmuje szybowce wyczynowe, doświadczalne i rekordowe o doskonałości 40 i więcej, zbudowane dotychczas (po II wojnie światowej) na świecie. Podzieliliśmy je umownie na kluby szybowców o doskonałości: 40, 45 i 50. Ze względu na możliwe rozbieżności w oznaczeniach podawanych przez różne źródła (dane obliczeniowe, dane z pomiaru w locie prototypów i szybowców seryjnych), do klubu szybowców 1:40 zaliczyliśmy szybowce o doskonałości od 37 do 40, do klubu 1:45 — o doskonałości od 42 do 47, a do klubu 1:50 — o doskonałości powyżej 48 jednostek.

Zestawienie obejmuje:

**DOKONAŁOŚĆ 40** — 38 typów szybowców klasy otwartej; 41 typy szybowców klasy standard; 4 typy szybowców dwumiejscowych.

**DOKONAŁOŚĆ 45** — 12 typów szybowców klasy otwartej; 3 typy szybowców klasy standard; 4 typy szybowców dwumiejscowych.

**DOKONAŁOŚĆ 50** — 11 typów szybowców klasy otwartej; 1 typ szybowca dwumiejscowego.

Pozzczególne konstrukcje szybowców uzupełnione zostały danymi zamieszczonymi w nawiasach, w kolejności: kraj, doskonałość aerodynamiczna przy prędkości lotu, rodzaj konstrukcji (M — metal, L — laminat, D — drewno i tworzywa — balasta, rozpiętość skrzydeł i orientacja). Liczba zbudowanych szybowców.

Statystycznie rzecz biorąc, latało już lub lata na świecie ponad 2000 szybowców rządu 40, ponad 400 szybowców o doskonałości rządu 45 i ponad 150 szybowców o doskonałości rządu 50. I to właśnie warto mieć na uwadze w okresie przygotowań do kolejnych Szybowczych Mistrzostw Świata w 1978 r. (W)

### KLUB SZYBOWCOWY 1:40

#### Klasa otwarta

SZD-39 „Zefir-3” (PRL; 42/103 km/h; D+L; 19 m; 10)  
 SZD-31 „Zefir-8” (PRL; 42,4/106 km/h; D+L; 19 m)  
 SZD-38 „Cobra-17” (PRL; 41/107 km/h; D+L; 17 m)  
 A-15 (ZSRR; 41/100 km/h; M; 17 m; 9)  
 „Vega-2” (ZSRR; 41/100 km/h; M; 17 m)  
 „Meteor” (Jugosławia; 42/90 km/h; M; 20 m; 3)  
 IS-28E (Rumunia; 42/92 km/h; M; 17,5 m; 1)  
 IS-20G (Rumunia; 39/90 km/h; M; 16,5 m; 1)  
 Miller „Tera-II” (USA; 38/97 km/h; D+L; 18,3 m; 30+)  
 HP-14 (13) (USA; 38/85 km/h; M; 16,5 m; 3)  
 HP-14C (W. Brytania; 37/90 km/h; M; 16 m)  
 HP-14T (USA; 41/88 km/h; M; 18 m; 10)  
 KH-1 (W. Brytania; 37/90 km/h; D; 18,5 m; 2)  
 Frue UHP-1 (USA; 38/90 km/h; MP; 17,3 m; 1)  
 RJ-5 (USA; 40/81 km/h; M; 16,5 m; 1)  
 RHJ-7 (USA; 38/106 km/h; M; 17 m; 2)  
 RHJ-8 (USA; 39/94 km/h; M; 17,5 m; 3)  
 „Sisu-1A” (USA; 41/100 km/h; M; 15,3 m; 11)  
 C-100S (USA; 38/88 km/h; M+L+D; 16,5 m; 1)  
 Kohler „Alpha” (USA; 39/90 km/h; M+D; 15,6 m; 1)  
 Lamson „Alcor” (USA; 42/85 km/h; L; 19 m; 1)  
 Luenger Beta-1” (USA; 38/83 km/h; L; 15,5 m; 1)  
 Oldershaw 8-3 (USA; 41/107 km/h; L+D; 16,5 m; 3)  
 Roes R-4 (USA; 40/108 km/h; M; 18 m; 1)  
 Schuemann „Libelle” (USA; 40/97 km/h; L; 15,7 m; 6)  
 FFA „Diamant-14,3” (Szwajcaria; 42/90 km/h; L; 16,5 m; 40+)  
 „Elife” PM-3 (Szwajcaria; 46/100 km/h; D;

15,8 m)  
 „Elife-17” (Szwajcaria; 46/90 km/h; D+L; 17 m; 10)  
 „Super Sagitta” (Holandia; 38/83 km/h; D; 17 m; 12)  
 SHK „Austria” (Austria-RFN; 38/86 km/h; D+L; 17 m; 54)  
 „Zugvogel-IIIa” (RFN; 38/83 km/h; D+L; 16,7 m; 100)  
 FK-3 (RFN; 42/90 km/h; M+L; 17,4 m)  
 MU-26 (RFN; 46/95 km/h; L+D; 16,8 m; 1)  
 MBB „Phoebus” (RFN; 42/90 km/h; L; 17 m; 220)  
 D-37 „Artemis” (RFN; 42/90 km/h; L; 18 m)  
 D-38 „Circe” (RFN; 42/90 km/h; L; 17,5 m; 2)  
 SB-3 (RFN; 41/82 km/h; L+B; 18 m)  
 C-34 (Francja; 40/95 km/h; D+M+L; 17,5 m)

#### Szybowce dwumiejscowe

CE-75 „Sagittaire” (Francja; 38/82 km/h; L; 18 m; 1)  
 „Alcor-II” (USA; 40/85 km/h; L; 20 m; 1)  
 „Janus” (RFN; 39/85 km/h; L; 18,2 m; 28)  
 LSD „Ornith” (RFN; 37/90 km/h; L; 18 m; 1)

#### Klasa standard

SZD-34 „Cobra-15” (PRL; 38/97 km/h; D+L; 15 m)  
 SZD-43 „Orion” (PRL; 40/90 km/h; L+D; 15 m)  
 SZD-41 „Jantar-St.” (PRL; 40/117 km/h; L; 15 m)  
 SA-ET „Idel” (ZSRR; 37/83 km/h; M; 15 m)  
 „Vega-2” (ZSRR; 36/90 km/h; M; 15 m)  
 HP-17 (USA; 37/103 km/h; D+L; 15 m; 1)  
 VSD-16 (CSRS; 37/83 km/h; D+L+M; 15 m)  
 VSB-60S „Orlice” (CSRS; 38/94 km/h; D; 15 m)  
 IS-29D (Rumunia; 37/90 km/h; M; 15 m; 1)  
 „Concept-70” (USA; 38/100 km/h; M+L; 15 m; 16)  
 LP-16 „Nugget” (USA; 38/84 km/h; M+L; 15 m; 26)  
 Schweizer „1-26” (USA; 38/88 km/h; M; 15 m; 50)  
 HP-16 (USA; 38/90 km/h; M; 15 m; 1)  
 HP-17 (USA; 40/90 km/h; M; 15 m; 1)  
 HP-18 (USA; 41/100 km/h; M; 15 m; 1)  
 Mitchell „Nimbus-III” (USA; 39/106 km/h; D; 15 m; 4)  
 „Osprey” (USA; 38/90 km/h; M+L; 15 m; 1)  
 Oldershaw 8-3 (USA; 38/107 km/h; D; 15 m; 1)  
 FFA „Diamant” HBV (Szwajcaria; 38/96 km/h; L; 15 m; 13)  
 FFA „Diamant-15” (Szwajcaria; 38/96 km/h; L; 15 m; 13)  
 „Elife-St.” (Szwajcaria; 38/90 km/h; L; 15 m; 10)  
 C-30S (Francja; 38/90 km/h; D; 15 m; 65)  
 BM-1 (Francja; 37/85 km/h; L; 15 m; 1)  
 WA-26 „Squalo” (Francja; 36/90 km/h; L; 15 m; 85)  
 WA-28 (Francja; 38/90 km/h; L; 15 m; 1)  
 JF-15-40 (Francja; 41/90 km/h; L+M; 15 m)  
 PIK-20 (Finlandia; 40/88 km/h; L; 15 m; 4)  
 FL-III (RFN; 38/90 km/h; L; 15 m; 1)  
 H-201 „Libelle-St.” (RFN; 38/85 km/h; L; 15 m; 500+)  
 H-301 „Libelle” (RFN; 38/70 km/h; L; 15 m; 123+)  
 MBB „Phoebus” (RFN; 37/90 km/h; L; 15 m; 1)  
 AS-W15 (RFN; 37/94 km/h; L+B; 15 m; 378)  
 D-38 (RFN; 38/85 km/h; L+B; 15 m; 1)  
 DG-100 (RFN; 38/90 km/h; L+B; 15 m; 42)  
 FS-25 „Cuervo” (RFN; 38/96 km/h; L+M; 15 m; 1)  
 FS-1 (RFN; 40/90 km/h; L; 15 m)  
 LS-1 (RFN; 38/90 km/h; L; 15 m; 320)  
 LS-3 (RFN; 40/100 km/h; L; 15 m; 1)  
 „Cirrus-St.” (RFN; 38/85 km/h; L; 15 m; 450)

A-16 „Calif” (Włochy; 41/85 km/h; M+L; 15 m; 1)  
 CTA „Urupema” (Brazylia; 37/100 km/h; D+L; 15 m)  
 Torva „Sprint” (W. Brytania; 37/100 km/h; D+L; 15 m)

### KLUB SZYBOWCOWY 1:45

#### Klasa otwarta

SZD-37 „Jantar-18” (PRL; 47/97 km/h; L+M; 19 m)  
 KAI-19 (ZSRR; 45/85 km/h; M; 20 m)  
 BK-7 „Lietuva” (ZSRR; 42/85 km/h; L; 17,8 m)  
 HP-16M (USA; 46/90 km/h; M; 20 m; 1)  
 FFA „Diamant” (Szwajcaria; 45/90 km/h; L; 18 m; 30+)  
 T-80 „Kestrel” (W. Brytania; 44/74 km/h; L; 19 m; 11)  
 H-401 „Kestrel” (RFN; 43/97 km/h; L; 19 m; 132+)  
 BS-1 (RFN; 44/78 km/h; L; 17,8 m; 18)  
 KKC „Protes” (RFN; 46/75 km/h; L; 19 m; 1)  
 SH „Cirrus” (RFN; 44/83 km/h; L; 17,7 m; 160+)  
 AS-W12 (RFN; 48/100 km/h; L+B; 18,3 m; 15+)  
 Takatori SH-165 (Japonia; 44/90 km/h; D+L; 18 m; 2)

#### Szybowce dwumiejscowe

SZD-40 „Halny” (PRL; 43/100 km/h; L+M+D; 20 m)  
 A-21 „Calif” (Włochy; 43/104 km/h; M+L; 20,4 m; 23)  
 H-701 (RFN; 40/112 km/h; L; 19 m; 1)  
 MU-27 (RFN; 47/101 km/h; D+M; 22 m; 1)

#### Klasa standard

HP-15 (USA; 45/88 km/h; M; 19 m; 1)  
 „Bakas-N” (USA; W. Kasprzyk; 45/100 km/h; D; 15 m — bezogonowiec; 2)

### KLUB SZYBOWCOWY 1:50

#### Klasa otwarta

SZD-36 „Jantar-1” (PRL; 48/97 km/h; L; 19 m)  
 A-15 „Calif” (Włochy; 51/100 km/h; M; 23,1 m; 1)  
 A-14 „Calif” (Włochy; 49/90 km/h; M; 20,4 m; 1)  
 AN-56C „Super Elfe” (Szwajcaria; 48/90 km/h; L+D; 23 m; 1)  
 „Sigma” (W. Brytania; 48/117 km/h; M+L; 21 m; 1)  
 Slingby „Kestrel-22” (W. Brytania; 50/100 km/h; L; 22 m; 9)  
 AS-W17 (RFN; 48/100 km/h; L+B; 20 m; 33)  
 H-404 (RFN; 49/95 km/h; L; 22 m; 10)  
 „Nimbus-1” (RFN; 51/90 km/h; L; 22 m; 1)  
 „Nimbus-II” (RFN; 49/90 km/h; L; 20,3 m; 1)  
 SB-9 „Stratus” (RFN; 48/85 km/h; L; 22 m; 1)

#### Szybowce dwumiejscowe

SB-10 „Shirokko” (RFN; 53/90 km/h; L; 23 m; 1)

Zdjęcia: B. Kozowski, A. Ziemiński, „Searing”.



Polski szybowiec dwumiejscowy SZD-40 „Halny”. Jeden z najlepszych w swojej klasie.

HP-15 z USA. Szybowiec metalowy klasy standard.

## WZASIĘGU SKRZYDEŁ

### AKCESORIA

Uprawianie lotnictwa, tak jak wielu innych, zwłaszcza nowoczesnych dyscyplin sportowych, wymaga nie tylko podstawowego sprzętu w postaci samolotów, szybowców czy spadochronów, ale także wielu akcesoriów. Pilot samolotowy powinien mieć m. in. słuchawki radiowe, mapę i przybory nawigacyjne; szybownik — mniej więcej to samo; spadochroniarz — dopasowany kask ochronny, specjalne buty itp. Jak zaopatrzeni są w tego rodzaju niezbędne akcesoria nasi lotnicy sportowi? Niestety, na ogół bardzo źle.

Przykładem niech będą piloci samolotowi, którzy chyba najbardziej odczuwają potrzebę dysponowania różnego rodzaju pomocami przy wykonywaniu tzw. czynności lotniczych. Każdy pilot powinien więc posiadać listę czynności na każdy typ samolotu, do której mógłby sięgnąć podczas przygotowania do lotu i w powietrzu. Jest to tym ważniejsze, że na ogół lata on na kilku różniących się znacznie między sobą typach samolotów. Wprawdzie każdy z pilotów ma obowiązek znać na wrywkę wszystkie podstawowe liczne dane, ale są to założenia teoretyczne, które zbyt często rozmiągają się z praktyką. Co bardziej skrupulatni prowadzą podręczne notesy z nanoszonymi przez siebie ze szczególnych instrukcji — wskazówkami, liczbami, danymi, wykresami. Niektóre aerokluby, pamiętając o tym, że erare humanum est, przyklejają w kabinach kokpitów z najbardziej podstawowymi parametrami lotu. Starań Aeroklubu PRL kilka lat temu opracowano i wydano listy czynności pilotów w poszczególnych samolotach. Listy te nie dotarły jednak do szerokiego grona pilotów. Idea wydania tego rodzaju podręcznych list czynności dla poszczególnych typów samolotów sportowych jest jednak godna kontynuowania. Póki co, może by po jednej liście czynności umieścić w każdym samolocie?

Dla pilotów samolotowych i szybowcowych, zwłaszcza podczas lotu na orientację szczegółową, a więc m.in. w czasie zawodów, bardzo ważne są mapy. Niestety, aktualnie dostępne w aeroklubach regionalnych mapy nie nadają się do latania na taką orientację, nie nadają się do latania zawodniczego, są mało przydatne w lotnictwie sportowym.

Jak zdobywają słuchawki radiowe piloci samolotowi — jest wyłącznie ich tajemnicą. Faktem jest jednak, że są one różnego rodzaju i różnej jakości. Wykonywane niejednokrotnie domowym sposobem. Porządnym słuchawkę pilot sportowy normalną drogą nie jest w stanie ani wypożyczyć, ani kupić. Po prostu brak ich w aeroklubowych magazynach i w sprzedaży. Może by więc „Wilgi” i „Gawrony” wyposażać w słuchawki pokładowe?

Jeszcze większą trudnością jest wejście w posiadanie dobrego suwaka nawigacyjnego czy kalkulatora. Nie mniej trudno jest o zegarki lotnicze, mapniki itp. Nie ma bowiem w sprzedaży na terenie całego kraju żadnych akcesoriów lotniczych, tak bardzo potrzebnych wszystkim sportowym pilotom samolotowym i szybowcowym oraz skoczkom spadochronowym.

Myląc, że Aeroklub PRL powinien bardziej serdecznie zainteresować się również tymi niezbędnymi drobiazgami, dzięki którym działalność sportowców lotniczych byłaby efektywniejsza i bezpieczniejsza. Zapewne wiele można by wykonać niewielkim nakładem starań i kosztów nawet we własnych zakładach i ośrodkach Aeroklubu PRL, nie mówiąc o innych możliwościach chętnych rozwiązać tej sprawy. Pilot czy skoczek spadochronowy powinien bowiem mieć swój osobisty i dobry sprzęt pomocniczy.

*Halny*



# LOTNICY POLSCY

SKRZYDLATA POLSKA

WYDANIE SPECJALNE

MAJ 1975

## W DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ

Od pierwszego dnia agresji hitlerowskiej, we wrześniu 1939 r., lotnicy polscy podjęli pełną poświęcenia i bohaterstwa walkę z przeważającymi siłami wroga. Walkę tę prowadzili nieprzerwanie w okresie II wojny światowej. Samoloty z biało-czerwoną szachownicą walczyły nad Europą, Afryką, a nawet Azją, zaś od 1944 r. na głównym froncie wojny: radziecko-niemieckim. Lotnicy polscy, gdy otrzymali nowoczesne samoloty wojskowe, dowiedli, że mogą być mistrzami. Uczestniczyli oni w trudnych i ważnych strategicznie operacjach lotniczych. Swoją obecnością w powietrzu przypominali nieustannie Luftwaffe, że walczą nadal, mimo kłamliwej propagandy hitlerowskiej, twierdzącej, że lotnictwo polskie przestało istnieć na zawsze. Udziałem i wynikami w walce lotnicy nasi przyczynili się do ostatecznego zwycięstwa. Z okazji 30-lecia zwycięstwa nad faszystem podjęliśmy próbę zebrania najważniejszych wydarzeń związanych z udziałem lotników polskich na frontach II wojny światowej i opublikowania ich w specjalnej wkładce do naszego tygodnika (red.)



Na samolotach myśliwskich P-11 toczono zwycięskie walki z maszynami hitlerowskimi w okresie wojny obronnej Polski w 1939 r.

### WRZESIEŃ 1939

Jednostki lotnictwa polskiego nie zostały zniszczone przez Luftwaffe w pierwszym dniu wojny. Trzy dni wcześniej znalazły się one na przygotowanych uprzednio lotniskach polowych.

Stan lotnictwa wojskowego na dzień 1 września 1939 r. wynosił 745 samolotów. Jednostki bojowe wyposażone były w 436 samolotów produkcji polskiej.

Lotnictwo polskie (według płk. Władysława Zaczekiewicza) było w stanie wystawić do działań bojowych we wrześniu 1939 r. 390 samolotów bojowych:

- 7 dywizjonów myśliwskich, łącznie 194 samoloty;
- 4 dywizjony i eskadry bombowe, łącznie 86 samolotów;
- 7 eskadr rozpoznawczych i 12 obserwacyjnych, łącznie 154 samoloty.

Niemcy hitlerowskie dysponowały przeciwko Polsce 1 929 samolotami (według książki C. Bekkera z RFN str. 455).

Polskie lotnictwo myśliwskie zestrzeliło na pewno 150 samolotów (ponadto uszkodzonych 50), lotnictwo bombowe i rozpoznawcze — 8 oraz obrona przeciwlotnicza — 43. Wspomniany C. Bekker podaje w swej książce o wiele większe straty Luftwaffe w kampanii wrześniowej. Wynoszą one: 734 żołnierzy, 285 samolotów zniszczonych, 279 uszkodzonych.

Straty polskiego personelu latającego, według niekompletnych danych, wynoszą 234 żołnierzy.

Najlepsze wyniki w zestrzeleniach na pewno samolotach uzyskali:

- 6 1/2 ppor. pł. Stanisław Skalski
- 4 ppor. pł. Hieronim Dudwał
- 3 1/2 ppor. pł. Czesław Głowczyński
- 3 1/2 ppor. pł. Włodzisław Gedymin
- 3 kpt. pł. Mirosław Leśniewski

Ważniejsze wydarzenia: 27 sierpnia — rzuty powietrzne jednostek bojowych przechodzą na lotniska polowe; 1 września — pierwsze naloty hitlerowskiej Luftwaffe; pierwszy samolot hitlerowskiego typu Junkers Ju-87 w II wojnie światowej zestrzelił o godzinie 5.30 ppor. pł. Władysław Gryń z Krakowskiego Dywizjonu Myśliwskiego; 4 września — Brygada Bombowa wykonała 5 wypraw na jednostki hitlerowskiej broni pancernej w rejonie Radomska i Wielunia; 5 września — Brygada Bombowa wykonała 13 wypraw na niemiecką broń pancerną uderzającą z Prus Wschodnich; 7 września — Brygada Pościgowa przenosi się w rejon Lublina; 10 września — Brygada Bombowa zwalcza kolumny pancerne między Jarosławem, a Przeworskiem i w rejonie Wysokie Mazowieckie, jak również w rejonie Łodzi; 16-17 września — samoloty przelatują granicę polsko-rumuńską.

### FRANCJA 1940

Po wojnie obronnej Polski w 1939 r. pierwsza grupa polskich lotników przybyła do Francji w październiku 1939 r.

Na dzień 14 maja 1940 r. Polskie Siły Powietrzne we Francji przedstawiały się następująco:

Lotnictwo myśliwskie (4 dywizjony). Tylko 1/141 Dywizjon Myśliwski „Warszawski” był całkowicie zorganizowany i przygotowany do walki. Personel pozostałych trzech dywizjonów znajdował się w okresie szkolenia, względnie oczekiwanie na samoloty.

Lotnictwo bombowe. Jedyny dywizjon osiągnął gotowość bojową 24 maja 1940 r., ale nie został skierowany do walki.

Lotnictwo rozpoznawcze (3 dywizjony). Pierwszy czekał na samoloty, a drugi znajdował się w okresie przeszkolenia.

W początkach czerwca 1940 r. liczebność polskiego personelu lotniczego we Francji osiągnęła 7 000 ludzi.

W działaniach we Francji wzięło udział jedynie polskie lotnictwo myśliwskie.

W drugiej połowie maja 1940 r. utworzono we Francji 22 klucze myśliwskie, 12 z nich skierowano do dywizjonów francuskich, natomiast 10 rozrzucono po kraju dla obrony centrów przemysłowych. W skład klucza wchodziło od 3 do 7 samolotów.

W maju i w czerwcu 1940 r. 136 polskich pilotów myśliwskich zestrzeliło na pewno 51 samolotów hitlerowskich nad Francją. Poległo 13 pilotów.

Polscy myśliwcy walczyli na samolotach Morane-406, Caudron-714, Curtiss-75, Dewoitine-320 i Bloch 152. Cieszyli się opinią doskonałych pilotów, uzyskali wielokrotnie pochwały w rozkazach Armii Francuskiej.

Ważniejsze wydarzenia: 4 stycznia 1940 r. — podpisanie umowy wojskowej polsko-francuskiej, w myśl której miały powstać — 4 dywizjony myśliwskie, 1 dywizjon bombowy i 2 dywizjony współpracy z wojskami lądowymi; 7 stycznia — wyjazd pierwszej grupy myśliwców do Montpellier; 27 marca — pożegnanie montpellierczyków na lotnisku Lyon Bron przez gen. W. Sikorskiego; 24-27 czerwca — główne transporty lotników polskich z Francji przybywają do W. Brytanii.

### KIERUNEK: WYSPA

Po ewakuacji lotników z Francji i przybyciu na wyspę — do Anglii, cały polski personel latający i techniczny przystąpił do intensywnego szkolenia, nauki języka angielskiego, zaznajamiania ze sprzętem i dostosowania się do nowych warunków organizacyjnych.

Ważniejsze wydarzenia: 1 lipca 1940 r. — organizacja 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej; 13 lipca — organizacja 302 Dywizjonu Myśliwskiego Pomorskiego; 19 lipca — ppor. pł. A. Ostowicz, pierwszy z lotników polskich, zestrzeliwuje nad W. Brytanią samolot hitlerowski (pilot ten zginął jako pierwszy Polak nad Anglią 11 sierpnia 1940 r.); 23 lipca — organizacja 301 Dywizjonu Bombowego Ziemi Pomorskiej; 3 sierpnia — organizacja 303 Dywizjonu Myśliwskiego im. Tadeusza Kościuszki; 5 sierpnia — organizacja Inspektoratu Lotnictwa w Londynie.

### BITWA O WIELKĄ BRYTANIĘ

Bilans zwycięstw lotników polskich w „Bitwie o Anglię” (od 8 sierpnia do 31 października 1940 r.) zamknął się liczbą 253 samolotów hitlerowskich zniszczonych na pewno, 35 zniszczonych prawdopodobnie i 38 uszkodzonych. W krytycznych momentach powietrznych zmagani w obronie Anglii walczyło 141 pilotów polskich. Stanowiło to ponad 15 proc. ogółu pilotów myśliwskich obrony. W końcowej fazie tej bitwy myśliwcy polscy stanowią nawet 1/3 załóg samolotów myśliwskich broniących Anglii. Straty: 33 pilotów.

Zwycięstwa polskich pilotów myśliwskich według przynależności organizacyjnej:

- 16 — Dywizjon 302
- 110 — Dywizjon 303
- 7 — piloci latający w RAF-ie.

Zestawienie najlepszych indywidualnych osiągnięć polskich pilotów w „Bitwie o Anglię”:

- 17 — ppor. pł. Józef Frantisek (pilot czeski), Dywizjon 303
- 13 — kpt. pł. Witold Urbanowicz, Dywizjon 303
- 9 — sierż. pł. Antoni Głowacki, Dywizjon 501
- 8 — ppor. pł. Zdzisław Henneberg, Dywizjon 303
- 8 — ppor. pł. Jan Zumbach, Dywizjon 303
- 7 — ppor. pł. Stanisław Skalski, Dywizjon 501.

„Gdyby nie Polacy i ich poziom wyszkolenia nie wiadomo byłoby wynik tej bitwy” — stwierdził ówczesny szef sztabu lotnictwa myśliwskiego RAF-u.

### WALKA O ATLANTYK

W wielkiej bitwie o Atlantyk, to znaczy o wolną drogę morską między Ameryką i Anglią (od 10 maja 1941 r. do 3 maja 1942 r.), brały udział zarówno floty sprzymierzonej jak i lotnictwo. W tej bitwie uczestniczyli nie tylko Polacy Marynarka Wojenna, ale także Polskie Siły Powietrzne. Dywizjon Bombowy 304 od 10 maja 1942 r. skierowano do Dowództwa Obrony Wybrzeża i do końca wojny nieprzerwanie pełnił on służbę nad morzem. Polegała ona na patrolowaniu, stawianiu min, ostrzeliwaniu konwojów, bombardowaniu okrętów nieprzyjacielskich i na służbie ratowniczej. Była to ciężka i wyczerpująca praca, choć mało efektywna. Loty wykonywano długie, więc samolot nie mógł zabrać dużego ładunku bomb. Istniały duże szanse spotkania myśliwców wroga.

Dla Dywizjonu pamiętana jest data 16 października 1941 r., kiedy to pojeźdźcy „Wellington” stoczyli zwycięską walkę z pięcioma Ju-88.

Dywizjon 304 wykonał 2 482 zadania (21 331 godzin operacyjnych) i atakował 33 okręty podwodne. Ma na swoim koncie zatopione niemieckie okręty podwodne: U-444 i U-321.

Dywizjon stracił podczas działań nad oceanem 70 ludzi z personelu latającego.

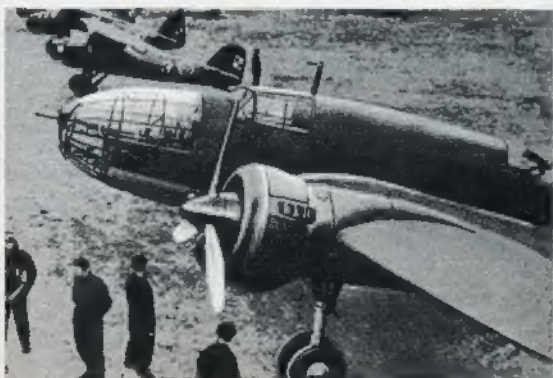
Nie tylko Dywizjon 304 brał udział w bitwie o Atlantyk. Pośrednio lub bezpośrednio uczestniczyli w niej wszystkie dywizjony: minując wody nieprzyjaciela, patrolując, bądź pełniąc służbę ratowniczą.

Na przykład, Dywizjon 307 zestrzelił nad Zatoką Biskajską na pewno 10 samolotów i uszkodził 2 statki wroga.

### DYWIZJON MYŚLIWSKI

Dywizjon myśliwski dzienny Polskich Sił Powietrznych w Anglii składał się z dwóch eskadr (Flight) po sześć samolotów. Dowódcą dywizjonu był oficer w stopniu majora (3/L), dowódcy eskadr w stopniu kapitana (F/L). Dywizjon w warunkach bojowych miał 24 pilotów. Polskie dywizjony dysponowały na ogół od 28 do 32 pilotami, dzięki czemu w najtrud-

Lotnisko Okęcie w Warszawie: samoloty myśliwskie oraz samolot bombowy PZL-37 „Łoś”.



niejszych okresach walki mogły wykazać się najwyższym wysiłkiem bojowym, który wynosił na dywizjon 48 lotów dziennie w ciągu trzech dni. Po jednym dniu przerwy dywizjon wracał do swych zadań. Dywizjon dysponował 4 samolotami zastępowymi.

### OBRONA MIAST ANGIELSKICH

Od października 1940 r. naloty niemieckie nad Anglią odbywały się przeważnie nocą. Luftwaffe bombardowała nie tylko obiekty wojskowe i centra przemysłowe, ale także miasta otwarte, celem nekowania ludności cywilnej.

Broniąc zarówno centrów przemysłowych jak i miast — myśliwcy mieli sporo zajęcia i to nie tylko w dywizjonach nocnych, ale i dziennych. Te ostatnie latały także w nocy.

307 polski dywizjon nocny, w okresie, gdy bronili Liverpoolu, Plymouth i Exeter'a, tj. do 1943 r., wykonał ok. 1 800 lotów operacyjnych (patrole nocne). Miał w tym czasie wiele efektownych zestrzelenia. Warto dla przykładu przytoczyć noc 1 listopada 1941 r., kiedy to w jednym locie załoga podoficerska zestrzeliła 2 samoloty oraz noc 3 na 4 maja 1942 r., kiedy to dywizjon zestrzelił 4 samoloty. Piloci polscy uzyskali zwycięstwa nad Norwegią, Biskajami i nad Niemcami.

### OPERACJA DIEPPE — 1942

Operacja ta — to jakby próba generalna inwazji kontynentu. Lotnictwo myśliwskie miało za zadanie obronę własnych wojsk biorących udział w tej operacji przed lotnictwem hitlerowskim, które za wszelką cenę starało się temu przeszkodzić. Wśród ogólnej liczby 50 dywizjonów RAF, było 8 dywizjonów polskich (302, 303, 304, 306, 317). Wykonały one 234 zadania ubezpieczając własne bombowce. Myśliwcy polscy stracili na pewno 15 samolotów wroga z 37 zestrzelenych w tym dniu. Polskie straty wyniosły 2 pilotów.

### POLSKI ZESPÓŁ MYŚLIWSKI — 1943

Zespół ten, zwany również „Cyrkiem Skalskiego”, sformował z 2 wybitnych pilotów na propozycję marszałka lotnictwa brytyjskiego sir Sholto Douglasa i wysłano na teren Afryki północnej. Pierwsze loty Polacy rozpoczęli 17 marca 1943 r., a 28 marca odnieśli już pierwsze zwycięstwa, strącając 2 samoloty Ju-88.

W okresie walk od 17 marca do 3 maja 1943 r. Polski Zespół Myśliwski zestrzelił na pewno 58 1/3 samolotów, 3 prawdopodobnie 10 uszkodził. Największy sukces bojowy w tym zespole odniósł kpt. pł. Eugeniusz Horbaczewski, zestrzeliwując 5 samolotów na pewno i jednego uszkodzając.

### KIERUNEK NIEMCY

Po zwycięskiej bitwie o Anglię lotnictwo brytyjskie prowadziło nieprzerwaną walkę, najpierw — by wywalczyć przewagę w powietrzu, następnie — o utrzymanie tej przewagi, wreszcie — o całkowite zniszczenie potęgi powietrznej hitlerowskiej Niemiec i przeniesienie wojny na teren Europy. We wszystkich tych poczynaniach bierze czynny udział lotnictwo polskie.

Nasze lotnictwo myśliwskie od 1941 r. już nie tylko jest użyte do obrony Wyp. Brytyjskich, ale od czerwca tego roku uczestniczy w działaniach zaczepnych, szukając nieprzyjaciela nad jego własnym terenem, ostrzeliwując wyprawy bombowe, bądź atakując hitlerowskie węzły komunikacyjne, składnice materiałów pędnych, wyrzutnie bomb latających itp.

Bombardowanie Niemiec oraz hitlerowskich obiektów wojskowych w krakach okupowanych trwało bez przerwy. W każdej niemal większej brytyjskiej wyprawie bombowej uczestniczyło lotnictwo polskie.

Polskie dywizjony bombowe zrzucały (23 marca 1941 r.) pierwsze bomby na Berlin; 30 maja tegoż roku w wielkim, pierwszym nalocie 1 000 samolotów na Kolonię, brały udział 104 samoloty polskie i to nie tylko samoloty z dywizjonów bombowych, lecz również kilkanaście załóg, które nrzeczodliw szkolenie. W okresie wojny, startując z baz brytyjskich, nad Essen było ok. 420 samolotów polskich: nad Bremen, Hamburgiem i Kolonią — ok. 400. Ostatni wielki polski nalot miał miejsce na siedzibę Hitlera w Berchtesgaden (25 kwietnia 1945 r.).

Polskie lotnictwo bombowe od lipca 1940 r. do 8 maja 1943 r. zrzucało 14 728 ton bomb, w tym 1 502 tony min.

### DYWIZJON BOMBOWY

Dywizjon bombowy ciężki Polskich Sił Powietrznych w Anglii miał dwie eskadry po 6 samolotów. Początkowo przy 24-eto-nych załogach dysponował on liczbą do 170 członków załóg, w 1942 r. był bliski 400 ludzi, a nad koniec wojny stan dywizjonu osiągał 230 ludzi. Dysponował on 4 samolotami zastępowymi a często nawet więcej. Dowódcy — jak w dywizjonie myśliwskim.

### RUCH OPORU W KRAJU

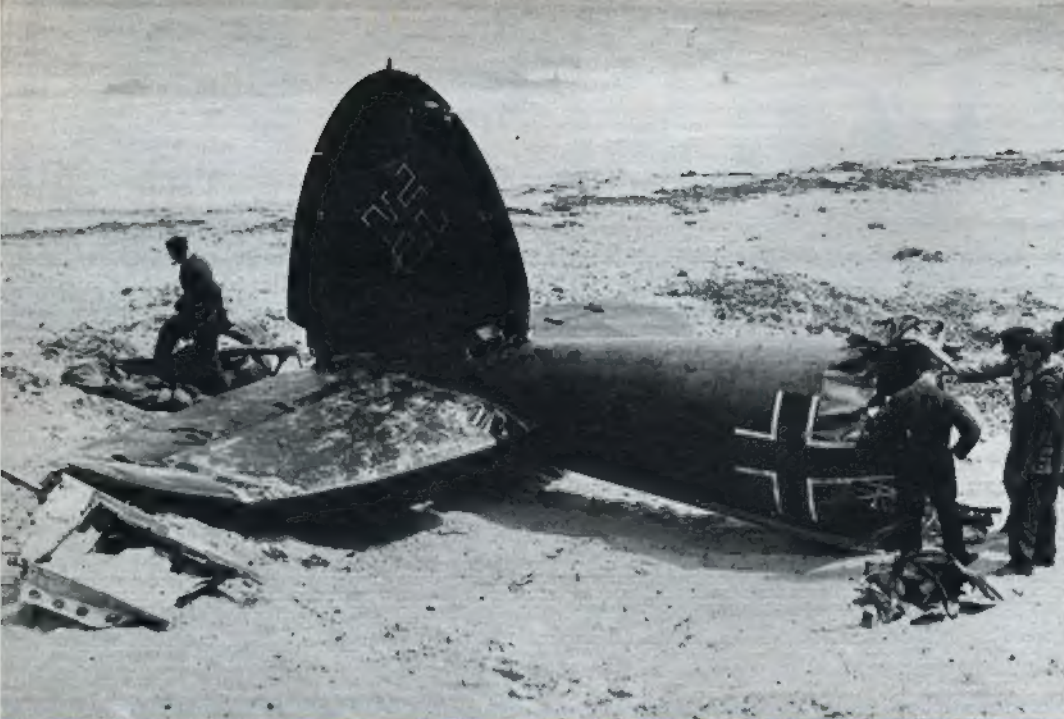
Lotnicy polscy przebywający w kraju wzięli czynny udział w działalności organizacji podziemnych. Przystąpili do tworzenia grup i oddziałów lotniczych. Wola walki, nienawiść do





# LOTNICY PO

## W DRUGIEJ WOJNIE ŚW



W drugiej wojnie światowej polscy piloci myśliwcy zestrzelili 999 samolotów wroga na pewno, łącznie z maszynami strąconymi prawdopodobnie i uszkodzonymi – 1 505, a razem z samolotami zniszczonymi przez inne rodzaje lotnictwa i wojsk – ponad 2 000. Na zdjęciu samolot hitlerowski Heinkel He-111 zestrzelony nad Kanolem La Manche przez polskiego pilota z dywizjonu 303.



„Miałem w sumie ocenić bardzo pozytywnie działania bojowe lotnictwa polskiego w operacji „Burza”. Dowódca 16 Armii Lotniczej – stwierdził były dowódca 16 Armii Lotniczej Bohater Związku Radzieckiego S. I. Rudenko. Na zdjęciu samoloty ludowego Lotnictwa Polskiego.



Polscy piloci myśliwcy zestrzelili 193 pocisków latających V-1 (306 dywizjon – 60, 315 dywizjon – 53, 316 dywizjon – 74 i inni – 3). Polacy stracili blisko 10 proc. ogólnej liczby pocisków sianowanych V-1 (łącznie unieszkodliwiono ich w obronie Londynu ponad 2 000). Nasze lotnictwo skutecznie niszczyło wyrzutnie, składnice i wytwórnie broni V. Na zdjęciu 6 klatek z fotokarabinu przedstawiających zestrzelenie pocisku latającego V-1.

Samolot bombowy typu „Wellington” 300 dywizjonu oraz bomby na wózkach transportowych (zdjęcie poniżej).

## POLSKIE JEDNOSTKI LOTNICZE WALCZĄCE NA FRONTACH DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ

wykonały	—	116 tysięcy lotów bojowych
zestrzeliły	—	999 samolotów wroga na pewno
zestrzeliły	—	206 prawdopodobnie
		300 uszkodziły
zestrzeliły	—	190 pocisków latających V-1
zrzuciły	—	16 067 ton bomb lotniczych

Pod względem liczebności i możliwości bojowych stanowiły one czwartą siłę powietrzną w lotnictwie sojuszniczym po USA, Związku Radzieckim i Wielkiej Brytanii.

Polskie lotnictwo dysponowało 27 jednostkami bojowymi: 12 pułkami lotniczymi na wschodzie i 15 dywizjonami na zachodzie; jego stan osobowy wynosił blisko 30 tysięcy żołnierzy.

Na samolotach typu „Mustang-3” począwszy od 13 marca 1944 r. latały polskie dywizjony myśliwskie 306, 309, 315 i 316; na „Mustangach-4” od 3 kwietnia 1945 r. – dywizjon 303. Uwaga: Samoloty typu „Mustang-1” otrzymał dywizjon 309 już 1 sierpnia 1942 r. Na zdjęciu (poniżej) „Mustang-3” dywizjonu 316.







Podzet szlenderowy i 1 szklaro 1 Polku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, w dniu wręczenia poltowi szklaro – 1 stycznia 1944 r. na lotnisku Grzygolewska. Na dalszym plonie – samoloty myśliwskie typu Jak. Podzet szlenderowy szklaro: spor. pil. M. Jakubik, chor. pil. J. Korak, sz. szklaro. 3. Niedzielski i szklaro. W. Gaska.



Otóż prace mechaników polskich w czasie minionej wojny na froncie wschodnim i zachodnim uzyskały bardzo wysoką ocenę pilotów. Na zdjęciu przegląd techniczny samolotów myśliwskich typu Jak.

mjr Stanisław Stalski	22
ppłk Witold Urbanowicz	19
ppor. Józef Frontisak	17
kpt. Eugeniusz Horbaczewski	16 1/2
kpt. Bolesław Gładych	14
mjr Jan Zumbach	12 1/2
mjr Marian Pisorek	12
ppłk Aleksander Górszewicz	9 1/2
mjr Henryk Szczesny	9 1/2
ppor. Michał Macielowski	9 1/2
por. Mikołaj Fariż	9 1/2
st. sierż. Aleksander Chudek	9
mjr Jan Falkowski	8
kpt. Antoni Głowacki	8 1/2
por. Stanisław Brzeski	8 1/2
kpt. Zdzisław Henneberg	8 1/2
mjr Wacław Król	8 1/2
por. Eugeniusz Szoposznikow	8 1/2
ppor. Adolf Piatrasik	8
kpt. Włodł Łokuciewski	8
kpt. Henryk Pietrzak	7 1/2
por. Józef Jęka	7 1/2
kpt. Bolesław Drobniński	7
ppor. Marian Belc	7
sierż. Stanisław Kerubin	7
kpt. Karol Pniak	6 1/2
mjr Wacław Łapkowski	6
mir Stefan Janus	6

**Uwaga:** W zestawieniu uwzględniono jedynie samoloty zaliczone jako zestrzelone na pewno, przy czym nie podano ułamków mniejszych od połowy samolotu. Stagnie wojskowe pilotów - na dzień 6 maja 1945 r.

W dniu zakończenia II wojny światowej lotnictwo polskie dysponowało na froncie wschodnim 12 pułkami bojowymi, natomiast na froncie zachodnim 15 dywizjami bojowymi.

## Front Wschodni

- 1 Dywizja Lotnicza  
3 Pułk Lotnictwa Bombowego  
4 Pułk Lotnictwa Bombowego  
5 Pułk Lotnictwa Bombowego
- 2 Dywizja Lotnicza  
6 Pułk Lotnictwa Szturmowego  
7 Pułk Lotnictwa Szturmowego  
8 Pułk Lotnictwa Szturmowego
- 3 Dywizja Lotnicza Myśliwska  
9 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego  
10 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego  
11 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego
- 4 Pomorska Mięsna Dywizja Lotnicza  
1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”  
2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków”  
3 Pułk Lotnictwa Szturmowego

## Front Zechedni

- |     |                |                        |                      |
|-----|----------------|------------------------|----------------------|
| 300 | Dywizjon       | Bombowy                | Ziemi Mazowieckiej   |
| 301 | Dywizjon       | Bombowy                | Ziemi Pomorskiej     |
| 302 | Dywizjon       | Myśliwski              | Poznański            |
| 303 | Dywizjon       | Myśliwski              | Warszawski           |
| 304 | Dywizjon       | Bombowy                | Ziemi Śląskiej       |
| 305 | Dywizjon       | Bombowy                | Ziemi Wielkopolskiej |
| 306 | Dywizjon       | Myśliwski              | Toruński             |
| 307 | Nacny Dywizjon | Myśliwski              | Lwowski              |
| 308 | Dywizjon       | Myśliwski              | Krakowski            |
| 309 | Dywizjon       | Myśliwski-Rozpoznawczy |                      |
| 315 | Dywizjon       | Myśliwski              | Debliński            |
| 316 | Dywizjon       | Myśliwski              | Warszawski           |
| 317 | Dywizjon       | Myśliwski              | Wileński             |
| 318 | Dywizjon       | Myśliwski-Rozpoznawczy | Gdański              |
| 663 | Dywizjon       | Wzdlotowy              | z Artylerii          |



Myr. 24.  
Stonington School



Publ. 911.  
Wald, Urbanewicz



Kpt. pil. Eugeniusz  
Hirszycowski



Poor pH.  
Stagnant water



3 Pułk Lotnictwa Szurmowego od 23 sierpnia 1944 r. do 30 lutego 1945 r. wykonał 710 lotów bojowych, zrzucając 117 ton bomb oraz niszcząc i uszkadzając 438 samochodów, 238 pojazdów trakcyjnych, 179 wagonów, 16 parowozów, 9 cystern kolejowych, 64 dział artyleryjskich oraz wiele innego sprzętu bojowego wroga. Na zdalisku samoloty Mi-2 na lotnisku polewym 3 PLS.



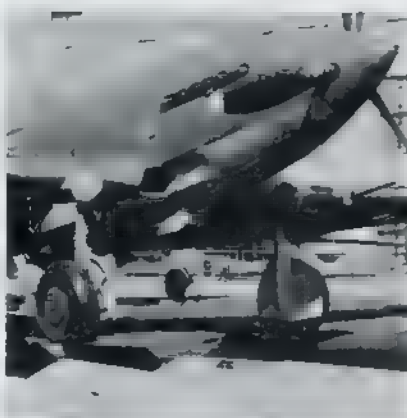




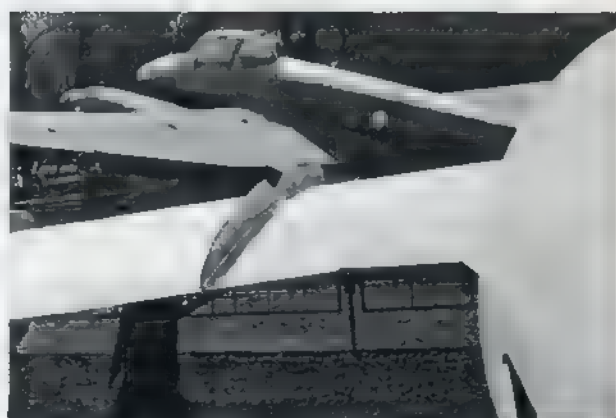




Pe-2. Połączenie skrzydeł, śmigła i kształt głowicy cylindrycznej.



IL-10. Widoczne są osłony wciąganych podwozia, koła. Na pierwszym planie skrzydło IL-1, a na drugim bombowiec Pe-2.



Odwiedziliśmy niedawno Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie i wykonaliśmy, za uprzejmym zezwoleniem dyrektora muzeum, serię zdjęć. Zdjęcia te przedstawiamy członkom Klubu 1:72 jako materiał pomocniczy przy opracowywaniu modeli samolotów, szczególnie weteranów minionej wojny, będących jak na przykład IL-2 – unikatem w skali światowej.

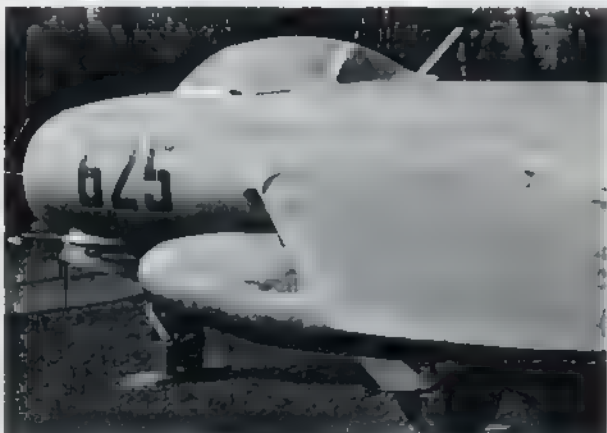
Obecnie w sprzedaży w CSH znajdują się modele samolotów Jak-9, IL-28 i młodzi kolekcjonerzy częściej zapytują jak naprawdę wygląda ten lub inny podzespół samolotu. Dokumentacja rysunkowa załączona do każdego zestawu modelu plastikowego orientuje jedynie o konstrukcji i sposobie składania modelu. Brak zdjęcia uniemożliwia często wierne odwzorowanie całości.

Na naszych zdjęciach staraliśmy się podać tylko niektóre bardziej wątpliwe dla modelarzy szczegóły. Naturalnie, idealnie byłoby sfotografowanie jednego samolotu ze wszystkich stron, ale na taką dokumentację potrzeba by znacznie więcej miejsca niż nim obecnie dysponujemy. Sądźmy, że i ten krótki przegląd samolotów ułatwi pracę młodym kolekcjonerom, specjalizującym się w opracowywaniu i zbieraniu modeli samolotów Ludowego Lotnictwa Polskiego.

Zdjęcia:  
PAWEŁ  
ELSZTEIN



Jak-23. Widoczne są szczegóły osłon podwozia i zamocowania zbiornika paliwowego na końcu skrzydeł.



IL-1. Osłona kabiny, pokrycie, uzbrojenie i osłony.



Pe-2. Lewy silnik z uwidocznionymi wlotami i dyszami wylotowymi oraz belką z otworami dla rozruchu silnika.



IL-2. Portret przedniej części kadłuba z uwidocznieniem bloku pokrycia.



IL-10. Widoczne fragmenty wyposażenia tylnego stanowiska strzeleckiego i sposób umocowania oszczepów.



IL-9. Widoczne połączenie skrzydeł z kadłubem, fragment osłony kabiny i dysze wylotowe.



Wszystkie drogi prowadzą obecnie albo do Moskwy albo do Houston. Oczywiście mam na myśli astronautów, którzy odbywają kolejne ćwiczenia bądź w Gwiezdnym Miasteczku lub w Centrum Lotów Zalagowych w USA. Po drodze niektórzy z bohaterów Kosmosu zaglądają do Warszawy. Oto niedawno z czterodniową wizytą bawił w Polsce astronauta Karol Bobko (polskiego pochodzenia), jako gość Komitetu do spraw Badań i Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej przy Prezydium Polskiej Akademii Nauk. 13 maja astronauta opuścił Polskę, udając się do Moskwy.

W czwartym numerze miesięcznika radzieckiego „Awiaś i Kosmonawtika” o ogromnym postępie rozwoju radzieckiej kosmonautyki pisze dowódca kosmonautów generał Gieorgij Bieregowoj, pilot-kosmonauta, dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego. Generał między innymi przypomina o wielkim, nieustannie rozszerzanym badaniu przestrzeni kosmicznej przy pomocy sztucznych satelitów Zie-

mi z serii „Kosmos”. Pierwszy satelita oznaczony tym mianem wystartował na pokładzie rakiety o tej samej nazwie w dniu 16 marca 1962 roku. Dodajmy, że do połowy kwietnia 728 satelitów z tej serii zostało umieszczonych na orbitach okołoziemskich. Autor wspomina o dalekosiężnej łączności, w tym także telefonicznej, możliwej do zrealizowania dzięki satelitom serii „Mołnia”. — Na pewno niektórzy z czytelników — pisze Bieregowoj — rozmawiali przez telefon na wielkie odległości i słyszeli potwierdzenie, przyjęte za pośrednictwem satelity łącznościowego. Do roku 1980 całe terytorium ZSRR pokryte będzie siecią stacji umożliwiających odbiór audycji telewizyjnych za pośrednictwem sztucznych satelitów. Generał Bieregowoj wspomina o ścisłej współpracy w badaniu przestrzeni kosmicznej z uczonymi z krajów socjalistycznych, o działalności „Interkosmosu”, a także o współpracy z innymi państwami, spośród których wymienia Francję, podając przykłady wspólnych radziecko-francuskich doświadczeń, oraz USA, czego wyrazem będzie tegoroczne, o dużym znaczeniu poznawczym, przedsięwzięcie — wspólny lot statków kosmicznych „Sojuz-Apollo”.

Prasa francuska opublikowała informację o przygotowywanym nowym doświadczeniu naukowym, które może być zrealizowane tylko przy wykorzystaniu radzieckich satelitów. Chodzi o badanie gruntu innych planet przy pomocy spektroskopów, umieszczonych na pokładzie satelity. Projekt francuski opracowywany od dwóch lat, nosi oznaczenie „Granit”

i zostanie zrealizowany być może już w roku przyszłym. Na marginesie niejako tej wiadomości warto podać, że NASA zdecydowała przydzielić próbki gruntu księżycowego przywiezione przez poszczególne wyprawy astronautów nie tylko wielkim instytutom badawczym, ale... nawet i studentom uczelni amerykańskich. Być może, uczeni już wykryli wszystko co tylko tam było do wykrycia, albo też liczy się na genialność studentów, którzy być może znajdą coś ciekawego i niezwykłego, czego nie znaleźli najwięksi specjaliści.

Amerkańska Akademia Nauk zamierza przeprowadzić niezwykle doświadczenie w roku 1982. Przy użyciu samolotu kosmicznego wyniesiony byłby ogromny teleskop, poruszający się na orbicie okołoziemskiej na wysokości ok. 500 km. Według wstępnych informacji, teleskop ma mieć średnicę 4 m i długość od 7,5 do 16 m, przy masie 9,5 tony. Teleskop projektowany jest w kilku wytwórniach. Dane podane wyżej pochodzą z wytwórni Martin. Wytwórnia Lockheed natomiast proponuje teleskop o średnicy 2,4 m i masie 7 ton, a Boeing proponuje średnicę 1,8 m i masę 5,5 tony. Który z projektów zostanie wybrany, trudno przewidzieć. Wiadomo jedynie na pewno, że średnica zwierciadła teleskopu przyjęta przez astronomów ma wynosić 3 m.

Z innych wieści kosmicznych można podać za prasą amerykańską, że budowany jest intensywnie pas do lądowania dla samolotu kosmicznego na Przylądku Canaveral.

Przylądek Canaveral. U góry widoczny, znajdujący się w budowie, pas do lądowania dla samolotu kosmicznego. Długość drogi — 4570 m, szerokość — 160 m. Zakończenie prac przewidziane jest w 1976 roku.





# SKALSKI

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

przyjaciół i przełożonych zdobył sobie szybko autorytet doświadczanego pilota i dowódcy. Przez personel latający i techniczny był lubiany przede wszystkim za bezpośredniość i koleżeńskość. Szybko awansował.

W lutym 1943 r. piloci polskich dywizjonów rozlokowanych po różnych lotniskach Anglii zostali zelektryzowani wieścią, że szykuje się myśliwska wyprawa do Afryki. Ustalono skład zespołu, którym miał dowodzić kpt. pil. Stanisław Skalski. Już wówczas cieszył się opinią jednego z najwybitniejszych polskich pilotów myśliwskich.

Polski Zespół Myśliwski, zwany „Cyrkiem Skalskiego” lub „Polskimi diablami”, zdobył sobie zasłużoną sławę w kampanii afrykańskiej. Anglikom trudno było zaimponować, ale kiedy polski zespół wracał z Hergli, z gościnnymi występami bojowymi nad Tunisem, Bizertą, Pantellerią czy też Cap Bon, rzucali pospiesznie karty, zapominali o herbacie i wszyscy bez wyjątku wybiegali przed namioty. Z podziwem i dumą patrzyli, jak samoloty pilotowane przez Polaków, niczym huragan przelatwały nad nimi skrzydło obok skrzydła, aby wkrótce błysnąć kabinami w ciastym zakręcie i wylądować w chmurze złocistego pyłu pustynnego.

Już w pierwszym locie, nad miasteczkiem Sfax, gdzie napotkano hitlerowskie bombowce eskortowane przez samoloty myśliwskie, kpt. Skalski zestrzelił Junkersa Ju-88, który rozbił się na przedpolach miasta. Następnie, przelatując nad głowami zdumionych przechodniów, ostrzelał i zapalił samochód ciężarowy wypełniony hitlerowskimi żołnierzami.

Polski zespół, operujący z reguły w cztery—sześć samolotów, w czasie zaledwie kilku tygodni zestrzelił 25 samolotów wroga na pewno, 3 prawdopodobnie i 8 uszkodził, przy stracie jednego pilota, który został wzięty do niewoli.

Wymowną ocenę zespołu wydał marszałek RAF-u Sir Sholto Douglas: „Będąc dowódcą lotnictwa angielskiego na Środkowym Wschodzie, w krytycznej chwili i podczas walk na pograniczu Cyrenajki i Tripolitani poprosiłem o przysłanie pilotów polskich. Prysłano mi piętnastu z majorem Skalskim na czele i oni rozstrzygnęli trudną wówczas sytuację”.

Po zakończeniu kampanii afrykańskiej i rozwiązaniu zespołu mjr Skalski otrzymał skierowanie na Malte. Tam właśnie powierzono mu dowództwo słynnego brytyjskiego dywizjonu myśliwskiego 801 „Hrabstwa Londynu” (County of London Squadron). Był pierwszym Polakiem, któremu oddano dowództwo angielskiego dywizjonu myśliwskiego.

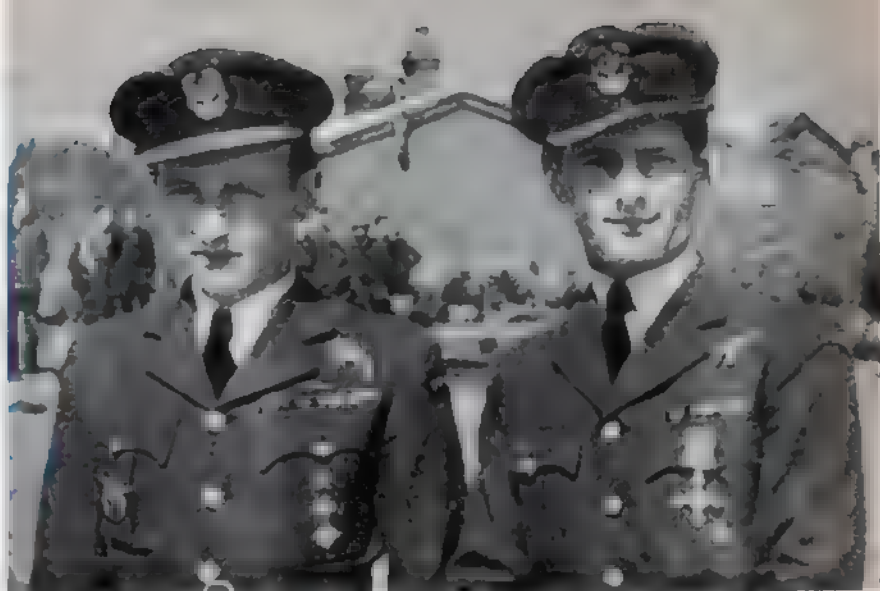
Ten 27-letni pilot świetnie wywiązał się z nałożonych nań zadań. Dowodził niezwykle energicznie dywizjonem w okresie kampanii sycylijskiej, a następnie inwazji Włoch przez wojska sprzymierzone, otrzymując liczne pochwały w rozkazach.

## OFICER OPERACYJNY LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO

Po przybyciu do Anglii objął dowództwo polskiego 131 Skrzydła Myśliwskiego, a w 1944 r. — 133 Skrzydła Myśliwskiego latającego na „Mustangach”. Zadaniem skrzydła było eskortowanie latających fortec, które bombardowały głębokie zaplecze Niemiec hitlerowskich. Dowodził mieszanym skrzydłem polsko-angielskim podczas inwazji Francji, a następnie bronił Londynu przed pociskami latającymi V-1. W krótkim czasie jego skrzydło uzyskało najlepsze wyniki pod względem zestrzelenych maszyn wroga.

We wrześniu 1944 r. marszałek Brown, dowódca 84 grupy myśliwskiej TAF, kategorycznie odwołał go od lotania bojowego. Wysłany został na wyższe studia wojskowe do USA. Tam też, w pobliżu Kansas City, ukończył Wyższą Szkołę Wojenną. Po powrocie do Anglii

Dowódca 3 Skrzydła Myśliwskiego mjr pil. Stanisław Skalski (po lewej) oraz dowódca dywizjonu kpt. pil. Eugeniusz Herbaczewski (po wrocie) ze zwycięskiego Krzyża Lotniczego — DFC na lotnisku w Hazton (Irlandia) 1944 r.



skierowano go do dowództwa operacyjnego 11 Grupy Myśliwskiej, w stopniu angielskim podpułkownika, do planowania operacji lotniczych. Służbę tę pełnił do zakończenia wojny. Latał już tylko sporadycznie.

Drugą wojnę światową zakończył w stopniu polskim majora i angielskim podpułkownika. Otrzymał ponad 30 polskich i zagranicznych odznaczeń. Między innymi Krzyż Wirtuti Militari V i IV klasy; trzykrotnie Zaszczytny Krzyż Lotniczy (DFC) — tylko 9 pilotom nadano ten krzyż trzykrotnie, mjr. Skalskiemu oraz 8 Anglikom; czterokrotnie Krzyż Walecznych. Ogółem w czasie wojny zestrzelił 23 1/4 samolotu wroga na pewno, 2 prawdopodobnie i 4 uszkodził. Nazwisko Stanisława Skalskiego figuruje na czele zestawienia wszystkich polskich asów myśliwskich. Ogółem wykonał 321 lotów bojowych.

Po rozwiązaniu Polskich Sił Powietrznych w Anglii, będąc oficerem operacyjnym w BAFO, podpisał deklarację powrotu do kraju. Na wiadomość o jego decyzji powrotu do kraju szybko zareagowało brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa. W czasie urzędowej rozmowy szef personalny tego resortu zaproponował mjr. Skalskiemu pozostanie w RAF-ie oraz wybór takiej pracy jaka będzie mu najbardziej odpowiadała. Mjr Skalski odrzucił propozycję i powrócił do kraju, ponieważ uważał, iż jego właściwe miejsce jest w Polsce.

## W LOTNICTWIE WOJSKOWYM I SPORTOWYM

Po powrocie do Polski i zweryfikowaniu, wcielony został do wojska na stanowisko inspektora techniki pilotażu w Dowództwie Lotnictwa. Niesłusznie oskarżony i uwięziony w 1948 r., doczekał się po ośmiu latach pełnej rehabilitacji i ponownego powołania do czynnej służby wojskowej. Latał na myśliwskich Jakach i odrzutowych MiGach.

Przez wiele lat służył w Wojskach Lotniczych. Następnie skierowano go do pracy w lotnictwie sportowym. Przez cztery lata pil. pil. Stanisław Skalski pracował w Zarządzie Głównym Aeroklubu PRL, początkowo jako sekretarz generalny, a następnie wiceprezes zarządzający. W tym okresie poznał lepiej zagadnienia lotnictwa sportowego, które stały mu się bardzo bliskie. Przez pewien czas patronował akrobacji lotniczej. Dał się poznać jako gorący rzecznik rozwoju sportu samolotowego. Będąc delegatem Aeroklubu PRL, wchodził w skład komisji akrobacji samolotowej Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Był autorem wielu inicjatyw, wprowadzonych — zresztą z powodzeniem — w lotnictwie sportowym.

Należał do działaczy dużego formatu, dał się bowiem

poznać jako rzecznik dobrej roboty i rzetelnej działalności społecznej. Stąd też zaufanie jakim go darzyli i nadal darzą zarówno lotnicy jak i działacze lotnictwa polskiego.

Mimo iż po wielu latach ofiarnej służby wojskowej przeszedł w stan spoczynku, nadal żyje sprawami lotnictwa. Jest m.in. członkiem władz naczelnych ZBoWiD, członkiem Obywatelskiego Komitetu Odbudowy Zamku Królewskiego w Warszawie oraz członkiem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

W uznaniu zasług położonych dla ludowego Lotnictwa Polskiego otrzymał dwa wysokie odznaczenia: Krzyż Grunwaldu oraz Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski.

Za każdym razem, gdy rozprawiam z ptk. Stanisławem Skalskim, dowiaduję się nowych szczegółów z jego bogatej biografii lotniczej. Tej biografii wojennej, która jest bliska nie tylko nam lotnikom, ale całemu społeczeństwu. Nazwisko Skalskiego natrafiamy w prasie, w podręcznikach szkolnych, opracowaniach historycznych i encyklopediach wydanych w kraju i za granicą a legendarnego już pilota myśliwskiego słyszymy w radio lub oglądamy w telewizji.

Z jakim uczuciem dumy i wypiekami na twarzy słuchają go na spotkaniach w szkołach i klubach, wie tylko ten kto przyszedł się młodzieży uczestnicząc w tego rodzaju spotkaniach. Bo Stanisław Skalski, pogromca Luftwaffe, opowiada nie tylko o sobie, ale i o swoich towarzyszach broni, ich postawie żołnierskiej, patriotyzmie, dzielności i odwadze. O lotnictwie polskim snuje ciekawe opowieści, a jego słowa, proste i zwięzłe, są bardzo przekonujące i komunikatywne.

Ostatnio pracuje nad czterotomowym cyklem książek pt. „Miłość żąda ofiary”, obejmującym wspomnienia z „Bitwy o Anglię” (1940 r.), ofensywy lotniczej nad Europą (1941—1942), walk lotniczych nad Afryką, Sycylią i basenem Morza Śródziemnego (1943 r.) oraz działań inwazyjnych w 1944 r. Wspomnienia te po „Czarnych krzyżach nad Polską” oczekiwane są z niesłabnącym zainteresowaniem na rynku księgarskim.

„Czarne krzyże nad Polską” osiągnęły już kilka wydań i nadal cieszą się ogromną popytnością. Książka ta bowiem została napisana z pasją pilota myśliwskiego. Na pewno kolejne tomy wspomnień Stanisława Skalskiego, w których będzie mowa o jego udziale na wielu frontach powietrznych, przyjęte będą z niezwykłym, jak niezwykle i chlubnym dla naszej Ojczyzny są dzieje tego sławnego pilota minionej wojny.

TADEUSZ MALINOWSKI

Samolot mjr. pil. Stanisława Skalskiego: MUSTANG P-51B-3C („Mustang Mk III C”) wytwórni North American (USA); silnik Rolls Royce „Merlin-V” o mocy 1600 KM, uzbrojenia 4 karabiny maszynowe, ładunek bomb — 420 kg, prędkość max. — 679 km/h, zasięg max. — 3000 km. Na rysunku „Mustang”, wykonany przez Stanisława Skalskiego, widoczne są: samoloty zestrzelone i zniszczone przez naszego asa myśliwskiego, a także odznaka dowódcy 3 Skrzydła Myśliwskiego (w miejscu, gdzie mawiano go do dywizjonu).





# 3 PUŁK LOTNICTWA SZTURMOWEGO

3 pułk lotnictwa szturmowego posiadał, bardzo bogate tradycje bojowe. Został sformowany w 1941 roku, a na uzbrojeniu w tym czasie miał samoloty R-5. Po przednio jednostka posiadała nazwę 611 pułku lotnictwa szturmowego. Od maja 1942 roku na uzbrojenie pułku weszły doskonałe samoloty typu Il-2, nazwane przez hitlerowców „czarna śmierć” (Der Schwarze Tod). Podczas Wielkiej Wojny Narodowej 611 pułk bierze udział w walkach na różnych odcinkach frontu.

W sierpniu 1944 roku jednostka w pełnym stanie bojowym zostaje odkomenderowana z 6 radzieckiej armii lotniczej do ludowego Wojska Polskiego. Z uwagi na fakt, że były już zorganizowane i przygotowane do działań bojowych dwa polskie pułki lotnicze — 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa” i 2 pułk nocnych bombowców „Kraków” — przybycie 611 pułku szturmowego umożliwiło utworzenie pierwszej polskiej dywizji lotniczej.

30 sierpnia rozkazem dowódcy 1 armii WP nr 0213/KG 611 pilsz został włączony w skład 1 dywizji lotniczej, przemianowanej później na 4 mieszaną dywizję lotniczą. Na podstawie rozkazu Naczelnego Dowódcy WP nr 91/55 z dnia 31 października 1944 r., zostaje zmieniona nazwa pułku z 611 na 3 pułk lotnictwa szturmowego.

Pułk ten w chwili włączenia go do formacji się dywizji był w zasadzie skompletowany. Kadra oficerska i podoficerska posiadała odpowiednie przeszkolenie, a około 75% pilotów miało doświadczenie bojowe. Dwunastu pilotów jednostki było przygotowanych do prowadzenia działań w trudnych warunkach atmosferycznych.

Według obowiązującego w tym okresie etatu nr 015/282, w pułku miało być 206 osób oraz 32 samoloty Il-2 oraz jeden samolot szkolno-treningowy Po-2. W styczniu 1945 r. etat pułku powiększono do 228 osób. Faktycznie w sierpniu 1944 r. w skład jednostki wchodziły 32 samoloty Il-2, jeden samolot Po-2 i 199 ludzi.

3 pułk lotnictwa szturmowego składał się z dwóch zasadniczych elementów: dowództwa pułku i pododdziałów. Pododdziałami były trzy eskadry, w skład których wchodziły po dwa klucze. Klucze natomiast składały się z dwóch par, czyli miały 4 samoloty i załogi. Załogę samolotu Il-2 stanowił pilot i strzelec pokładowy.

Dowódcą pułku był ppłk Jan Mironow, zastępcą do spraw polityczno-wychowawczych ppłk Jerzy Tłutiniuk, a szefem sztabu — ppłk Jan Nicyporuk.

W sierpniu 1944 r. dowódcą 1 eskadry był mjr Kożlenko, następnie stanowisko to objął por. Michał Tereln. Dowódcą 2 eskadry porucznik, a później kpt. Władysław Dawidian. 3 eskadrą dowodził por. Mikołaj Kitajew, który uchwalał Rady Najwyższej ZSRR z dnia 15 maja 1946 roku za wykazaną odwagę w czasie wojny otrzymał tytuł bohatera Związku Radzieckiego.

Początkowo cały stan osobowy stanowili obywatele Związku Radzieckiego.

W miarę upływu czasu jednostka była stopniowo polonizowana. I tak na przykład już w październiku 1944 r. 3 pułk otrzymał pierwszą grupę 18 żołnierzy polskich. Byli to strzelcy pokładowi, wyszkoleni w radzieckiej szkole lotniczej w miejscowości Greczówka i Kinel (w obwodzie kujbyszewskim). Do pułku w tym czasie m.in. przybyli: Piotr Bienieda, Zygmunt Borkacki, Piotr Browka, Bolesław Cetens, Czesław Czyżewski, Jan Dajczak, Czesław Gajda, Ryszard Ogrodowczyk, Zdzisław Postowicz, Władysław Radośny, Edmund Szuberski, Władysław Winlarski i Stanisław Zaremba. W ostatnich dniach marca 1945 r. przybyło z 15 zapasowców pułku lotniczego 5 pilotów. Wśród nich byli Polacy: podchorążowie Stanisław Porczyński i Stanisław Paradowski. Piloti ci rozpoczęli wykonywanie zadań bojowych już w operacji berlińskiej.

19 sierpnia 1944 r. 3 pilsz wraz z 1 pilm „Warszawa” zostały przebazowane na lotnisko frontowe Zadybie Stare, znajdujące się 7 km na południowy wschód od Zelenchowa. Już 23 sierpnia 3 pilsz wykonał swój pierwszy lot bojowych w rejonie przyczółka warecko-magnuszewskiego. W następnych dniach załogi pułku wykonywały do września zadania bojowe w obszarze tego przyczółka.

Gdy 16 września oddziały 1 armii WP przystąpiły do forsowania Wisły w celu zdobycia przyczółka w rejonie Czerniakowa, 3 pułk szturmowy przystąpił do niszczenia środków ogniowych wojsk niemieckich rozmieszczonych w Warszawie. Od 15 października pułk wspierał natarcie wojsk polskich i radzieckich na kie-

runku Jabłonny i Legionowa. W walkach w tym dniu szczególnie wyróżnił się strzelec pokładowy samolotu por. Kitajewa — sierż. Edmund Szuberski, który zestrzelił w walce powietrznej samolot nieprzyjaciela. W następnych dniach realizowane są podobne zadania. Do 28 października 3 pilsz wykonał 259 lotów bojowych. W walkach na tym kierunku poniesiono straty. 24 października w rejonie celu ogniem artylerii przeciwlotniczej został zestrzelony samolot, w wyniku czego polegli: chor. Mironienko i st. sierż. Pantelejew.

W okresie przygotowania do ofensywy styczniowej załogi prowadziły systematyczne rozpoznawanie wzrokowe i fotograficzne, szczególnie w rejonach: Warszawa, Modlin, Nowy Dwór, Leszno. Począwszy od 16 stycznia 1945 r. 3 pilsz wziął aktywny udział w operacji warszawskiej. Na początku trzeciej dekady stycznia pułk przebazowano na lotnisko Sanniki (koło Sochaczewa), a następnie do Bydgoszczy (na początku lutego), skąd pododdziały wykonywały zadania bojowe podczas walk 1 armii WP na Pomorzu Zachodnim.

Od 9 do 14 lutego główny wysiłek załóg 3 pułku koncentrowano na zwalczaniu okrążonego zgrupowania hitlerowców w Pile. Ponadto niszczone siły żyły i sprzęt bojowy nieprzyjaciela w rejonie miejscowości Czersk, Tuchola, Szczecinek i Białogard. W lutym poniesione zostały kolejne straty. 4 lutego w czasie prowadzenia rozpoznania w okolicach Szczecinka poległ pilot ppor. Wacław Smirnow i strzelec pokładowy sierż. Eugeniusz Szczerbakow. 24 lutego natomiast, również podczas rozpoznania, zginął pilot chor. Grzegorz Czurakow i strzelec pokładowy plut. Jakub Zaganczew.

W okresie od 23 sierpnia 1944 r. do 28 lutego 1945 r. 3 pilsz ogółem wykonał 713 lotów bojowych, zrzucając 117 ton bomb oraz niszcząc i uszkadzając 428 samochodów, 238 pojazdów trakcji konnej, 179 wagonów, 16 parowozów, 9 cystern kolejowych, 66 dział artyleryjskich i wiele innego sprzętu bojowego nieprzyjaciela. Przy czym zabito ponad 2,5 tys. żołnierzy hitlerowskich.

Na początku marca szturmowce intensywnie działają w rejonie Zabina, Zabinka, Wierzbowa, Osieka Drawskiego, Borujka, gdzie okazują skuteczne wsparcie dywizjom 1 armii WP podczas pokonywania przez nie kolejnej rubieży obronnej Wału Pomorskiego.

Począwszy od 5 marca pułk przebazowuje się na nowe lotnisko w okolicy Mirosławca, skąd od 9 marca wykonuje uderzenia na środki ogniowe i jednostki pływające na Bałtyku w okresie bitwy 1 armii o Kołobrzeg. Na uwagę zasługuje zatopienie 9 marca okrętu transportowego („Borisi”) przez parę Il-2, której prowadzącym był por. Kitajew. W drugiej połowie marca szturmowce 3 pułku wykonują skuteczne uderzenia na wykryte wyrzutnie rakiet balistycznych V-2 na wyspie Chrzęszczewskiej.



Dowódca 3 eskadry 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego por. Mikołaj Kitajew; uczestniczył w zatopieniu hitlerowskiego statku transportowego „Borisi”.

W celu wzięcia udziału w operacji berlińskiej jednostka przenosi się nad Odrę, na polowe lotnisko Barnówko (35 km od linii frontu). W tej końcowej operacji II wojny światowej na europejskim teatrze działań wojennych pułk działał od 16 kwietnia do 3 maja 1945 r. Szturmowce wspierał oddział 1 armii WP podczas przełamywania przez nie poszczególnych rubieży obronnych, forsowania przeszkód wodnych i prowadzenia pościgu w głąb obrony nieprzyjaciela. Załogi tego doświadczanego pułku osiągnęły dobre rezultaty w tych działaniach, niszcząc 210 samochodów, 59 wozów trakcji konnej, 34 działa artyleryjskie, 9 wagonów, 4 baterie moździerzy, 3 czołgi, 3 ciągniki opancerzone, 2 parowozy oraz zabijając i raniąc ponad 1000 żołnierzy hitlerowskich.

W czasie operacji pułk trzykrotnie przebazowywał się na kolejne lotniska. Napotkano stosunkowo silne przeciwdziałanie lotnictwa myśliwskiego Luftwaffe. Załogi zmuszone były stoczyć 9 walk powietrznych, zestrzeliwując jeden samolot. 20 kwietnia ogniem artylerii przeciwlotniczej nieprzyjaciela w rejonie Heckerbergu został zestrzelony samolot pułku. Pilot chor. Anatol Kolesnikow i strzelec pokładowy plut. Piotr Bienieda zginęli na miejscu.

Udziałem w operacji berlińskiej 3 pilsz zakończył swój chlubny szlak bojowy, wnosząc istotny wkład w dzieło zwycięstwa nad faszystowskimi Niemcami.

Za aktywny udział w wojnie z hitlerowskimi Niemcami oraz uzyskanie dobrych rezultatów w działaniach bojowych, rozkazem Naczelnego Dowództwa WP nr 189 z dnia 22.8.1945 roku, 3 pułk lotnictwa szturmowego został odznaczony Orderem Virtuti Militari V klasy.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

Samoloty 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego (Il-2) podczas atakowania wojsk hitlerowskich na terenie Pomorza Zachodniego.



## WIĘCEJ INICJATYWY

Zbliża się dzień 9 maja — 30 rocznica zwycięstwa nad faszyzmem. Dzień ten każdego roku wywołuje chwile zadumy i refleksji. W tym roku jest szczególna okazja do zastanowienia się i sporządzenia małego bilansu kulturalnego, a nawet historycznego. Chodzi oczywiście o dzieła ściśle związane z tematyką drugiej wojny światowej, dotyczące lotników polskich oraz ich udziału w walce.

Przeglądając dziesiątki pozycji książkowych niejednokrotnie dochodzimy do wniosku, że dzieł o tematyce wspomnieniowej, popularno-informacyjnej lub popularno-historycznej, wydano sporo. Otrzymaliśmy wspomnienia wielu lotników którzy odegrali dużą rolę w lotnictwie polskim w czasie minionej wojny. Będą to na pewno wspomnienia: Stanisława Skalskiego, Tadeusza Rolskiego, Wacława Króla, Edwarda Chromego, Medarda Koniecznego, Bohdana Areta czy Witolda Urbanowicza. Nie mniej interesujące wspomnienia wojenne napisali: Mieczysław Wysz-

kowski, Tadeusz Schiele, Zbigniew Neugebauer, Bolesław Pomian-Piątkowski, Benedykt Dąbrowski, Mieczysław Pawlikowski i kilku innych.

Na pewno można zachwycić się wydanymi książkami wspomnianych autorów, ich walecznymi poznawczymi, ciekawymi opisami walk i lotów bojowych, wreszcie wydarzeniami, w których brali udział lub byli bezpośrednimi ich obserwatorami. Na rynku księgarskim wspomnienia lotników są ciągle poszukiwane, mają stałych nabywców. O popularności i pożyteczności wspomnień lotników decydują nie tylko nazwiska autorów, ale i sposób przekazywania swoich przeżyć.

Wszystko to nas zachwyca. A niepokoi? Przede wszystkim tak znikomy udział wielu innych lotników, którzy mogliby z powodzeniem podzielić się wspomnieniami z lat 1939—1945. Podczas II wojny światowej mieliśmy na wszystkich frontach ok. 30 tysięcy żołnierzy lotnictwa różnych służb. Byłoby oczywiście ogromną przesadą sądzić, iż wszyscy napiszą swe wspomnienia.

Stanowiliśmy czwartą po USA, Związku Radzieckim i Wielkiej Brytanii siłę powietrzną w lotnictwie sojuszników pod względem liczebności i możliwości bojowych. Tak było w okresie minionej wojny. Nasi lotnicy znajdowali się na wielu frontach powietrznych. Walczyli i ginęli.

Czy otrzymaliśmy zadowalające nas w pełni wspomnienia, dokumenty historyczne, informacje sumujące nasz wysiłek zbrojny w lotnictwie? Na pewno nie! Dziesiątki lotników prowadziło w okresie wojny zapiski, pamiętniki, kroniki swych eskadr, dywizjonów, pułków. Czy wydanie takich materiałów, oczywiście po stwierdzeniu ich wartości i opracowaniu, nie byłoby ze wszech miar potrzebne?

W ostatnich latach czytelnik otrzymał kilka wartościowych dzieł historycznych. Należą do nich książki: Czesława Krzeminskiego, Adama Kurowskiego, Izydora Kolińskiego, Michała Wójcickiego, Ryszarda Nazarewicza i Andrzeja Rzepniewskiego. Są to książki, które na długo pozostaną dokumentami źródłowymi i

których nie sposób ominąć przy zapoznawaniu się z dziejami naszych lotników w okresie II wojny światowej.

W tej dziedzinie wiele zrobiono, ale jeszcze więcej pozostało do zrobienia. Nie wystarczy tylko czekać. Brak jest na przykład konkursów inicjujących pisanie książek na tematy ostatniej wojny. Brak jest książek o przyjaźni i braterstwie frontowym naszych pilotów, brak książek o współdziałaniu lotników polskich i radzieckich.

Za mało inicjatyw w tej dziedzinie przejawiają instytuty historyczne, wydawnictwa, związki twórcze, a także sami lotnicy — uczestnicy II wojny światowej.

Zapłaciłmy ogromną cenę za zwycięstwo nad faszyzmem i odzyskanie wolności. Niech więc książki, a także i filmy o latach wojny, przypomną czytelnikom, szczególnie młodym, toczono boje, przyjaźń frontowa, nieznane czyny jak również bohaterstwo ich braci oraz ojców.



# SAMOLOTY NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY

## PZL P-7

Podczas wojny obronnej we wrześniu 1939 r., w walkach z nowoczesnym lotnictwem hitlerowskim, brały udział przestarzałe już (choć niegdyś świetne) polskie samoloty PZL P-7a. Posiadały one 132 eskadra wchodząca w skład Brygady Pościgowej oraz eskadry: 151 (przydzielona do G.O. „Narew”) i 163 (przydzielona do armii „Łódź”). Już pierwszego dnia wojny, w czasie wielkiej bitwy w okolicach Warszawy, brygada pościgowa straciła dwóch pilotów, a samoloty z eskadry, latających na P-7a. Jednak osiągnięto również zwycięstwa, np. 5.IX.1939 r. piloci 133 eskadry zestrzelili 3 bombowce hitlerowskie. W późniejszym okresie (po 8.IX.) P-7 używane były do rozpoznania na korzyść armii lądowej i zadania te pełniły do 18.IX.1939 r. Wtedy to ponad 20 maszyn z eskadr liniowych i tre-

ningowych przeleciało granicę Rumunii. Samolot myśliwski PZL P-7 został zaprojektowany przez inż. Zygmunta Fuławskiego jako kolejne rozwinięcie jego pierwszych myśliwców. W końcu lat dwudziestych powstał myśliwiec PZL P-1 z rządowym silnikiem i niezwykłym układem skrzydeł, który zapewniał maksymalną widoczność (tzw. polski płat, który został później zastosowany w wielu innych samolotach na świecie, np. we francuskim Loire-46 i w czeskim Avia A-102). Ze względu na podjęcie produkcji licencyjnej silników gwiazdowych chłodzonych powietrzem, myśliwca Fuławskiego musieli być dostosowane do nowego źródła napędu. W 1930 r. powstał PZL P-6 z silnikiem Gnôme-Rhône „Jupiter-VIIF” o mocy 450 KM. Samolot wykazywał doskonałe właściwości

lotne i zyskał uznanie na pokazach za granicą (Francja, USA). W kilka miesięcy po P-6 oblatano P-7. Różnił się on od poprzednika mocniejszym silnikiem ze sprężarką: GR „Jupiter-VIIF”. Samolot ten przeszedł wczesne próby i pod oznaczeniem PZL P-7a został skierowany do produkcji seryjnej. W latach 1932-33 wykonano 148 maszyn. W 1932 r. rozpoczęto przebrajanie eskadr myśliwskich ze starych PWS-10 i PWS-10A. Na początku lat trzydziestych PZL P-7 były najnowocześniejszymi samolotami myśliwskimi na świecie. Około 1935 r. zaczęto je wycofywać do jednostek treningowych na korzyść wchodzących nowych PZL P-11. W 1939 r. pozostało jeszcze w linii 30 maszyn.

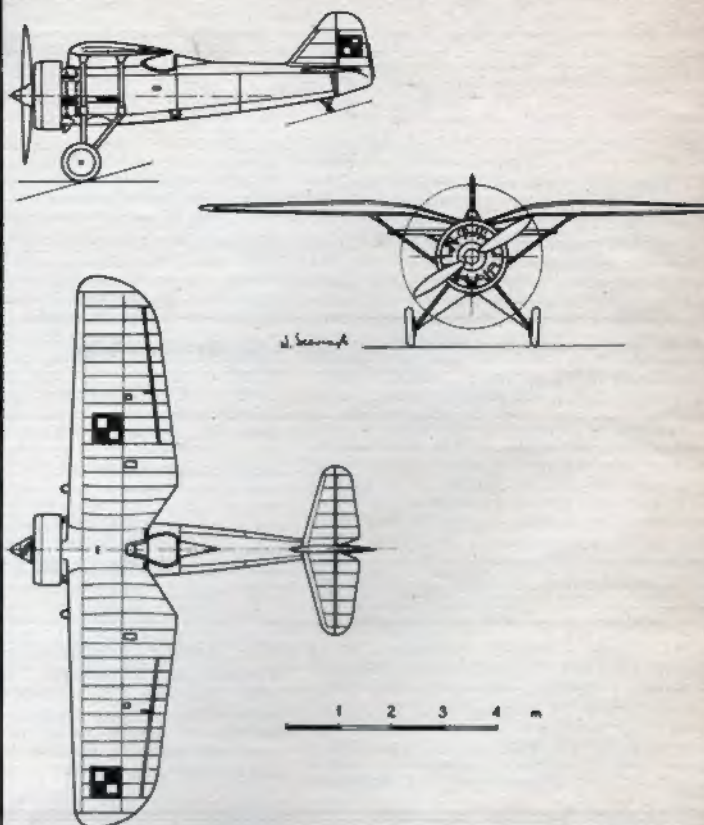
Konstrukcja całkowicie metalowa. Ubrojenie: 2 k. max. Vickers wz. K (kaliber 7,7 mm) lub polskie wz. 33 (kal. 7,7 mm). Napęd: silnik gwiazdowy, sprężarkowy „Jupiter-VIIF” produkowany z licencji francuskiej w zakładach „Skoda” na Okęciu. Moc max. — 537 KM.

### DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,97 m, długość — 6,985 m, wysokość — 2,60 m, pow. nośna — 19 m<sup>2</sup>. Masy: Masa własna — 1043 kg, masa użyteczna — 433 kg, masa całkowita max. — 1476 kg. Osiągi: Prędkość max. — 237 km/h, prędkość przelotowa — 176 km/h, prędkość min. — 185 km/h, pułap — 6300 m, zasięg — 600 km.

Na zdjęciu: PZL P-7a ze 132 eskadry. Na rysunku: P-7a.

WITOLD SZEWCZYK



## KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

### MP-205 „BUSARD”

W latach 1971-73 Francuz Robert Lefebvre zbudował samolot MP-204 „Busard” według planów, które opracował znany konstruktor Max Plan jeszcze w 1933 r. Po oblataniu samolotu (8.XII.1973 roku), Lefebvre dokonał w nim licznych przeróbek i wymienił silnik 65 KM na inny, o mocy 90 KM. W ten sposób powstała nowa wersja samolotu, nazwana przez konstruktora MP-205 „Busard”. Jest to wyspecjalizowany samolot zawodniczy. Wysięgi lekkich samolotów amatorskich stają się modnym obecnie sportem na zachodzie Europy.

MP-205 „Busard” jest jednomiejscowym jednomotnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie drewnianej (przekrój perspektywiczny ukazujący konstrukcję samolotu zamieszczony był w „SP” nr 8/1978).

Skrzydła trapezowe, z zaokrąglonymi końcami, zbudowane jako

jedna całość. Profil NACA-23012. Wzniosł 1°. Konstrukcja dwudźwigarowa z pracującym pokryciem ze sklejki. Dźwigar główny skrzynkowy z pasami i lamelowanej osy i ściankami ze sklejki. Klapy i lotki kryte płótnem liniowym. Kadłub konstrukcji podłużnicowo-wrzęgowej kryty sklejka, wzorowany (podobnie jak skrzydła) na konstrukcjach Jodel'a. Przekrój owalny o płaskich bokach. Osłona kabiny pilota składa się z dwóch części, z których tylna otwiera się na bok (w prawo) do wsiadania.

Usterzenie klasyczne wolnonośne. Statecznik pionowy stanowi całość z kadłubem. Oba stateczniki kryte sklejka, stery — płótnem. Ster wysokości lewa półowa) wyposażony w kląpkę wyważającą. Sterowanie wysokości i lotek — sztywne (popychaczami); sterowanie kierunku linowe.

Podwozie stałe, klasyczne. Koła główne, 330x100 mm, wyposażone w hamulce i owiewki, osadzone są na goleniach sprężystych z duralu przymocowanych do kadłuba. Koło tylnie, sterowane, osadzone na stalowym resorze.

Silnik płaski, czterocylindrowy, Continental o mocy 90 KM napędza stałe, dwulopatowe śmigło drewniane. Zbiorniki paliwa mieszczą się w kadłubie przed kabiną (30 l) i za kabiną (85 l).

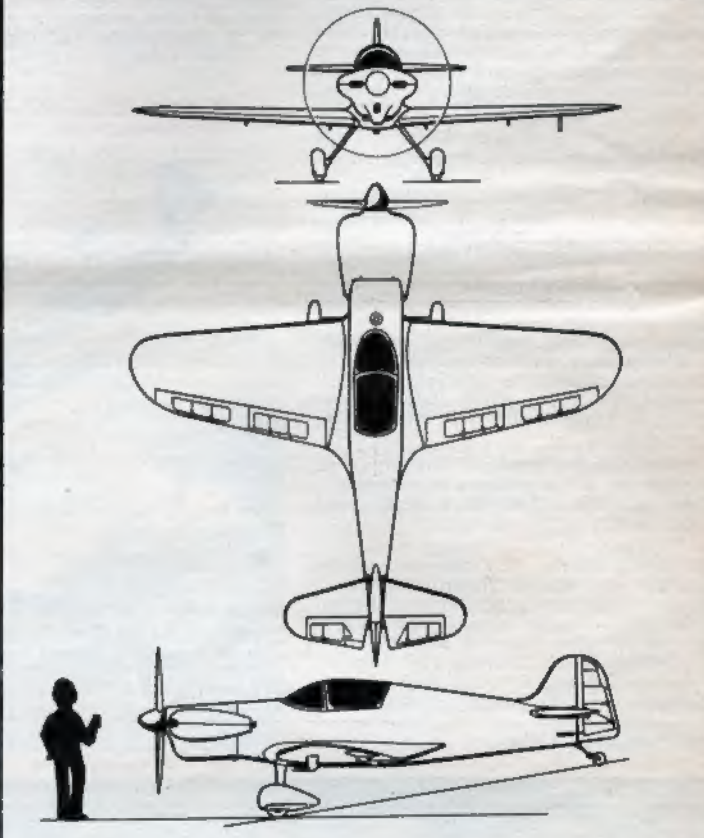
(J. B.)

### DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 6,00 m, długość — 5,35 m, wysokość — 1,50 m, pow. nośna — 6,0 m<sup>2</sup>, wydutnienie — 6.

Masy: Masa własna — 215 kg, masa całkowita — 335 kg, obciążenie pow. — 55 kg/m<sup>2</sup>, obciążenie mocy — 1,7 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 230 km/h, prędkość max. z silnikiem 85 KM — 220 km/h.



## LAMUS

### ANSALDO SVA-3

Był to jeden z samolotów licznej rodziny maszyn myśliwskich SVA (Savoia-Verduzio-Ansaldo), budowanych we Włoszech. Samoloty tego typu były produkowane

na podstawie licencji również w Polsce, przez wytwórnię Plage i Leskiewicz.

Ansald SVA-3 wyróżniał się spośród samolotów tej serii szczególną cechą: został specjalnie zbudowany jako myśliwiec przechwytyjący. W porównaniu z równoległe produkowanym samolotem SVA-4, znacznie zmniejszono typowe zbiorniki paliwa i ograniczono do minimum masę konstrukcji oraz skrócono oba płaty

(co przy niezmiennym długości kadłuba stworzyło charakterystyczną smukłość sylwetki).

Wprowadzone zmiany spowodowały znaczne zmniejszenie zasięgu samolotu, ale kosztem tego zwiększono prędkość maksymalną oraz pułap lotu i wznoszenie.

Samolot został oblatany wiosną 1918 r. i wykazał dobre właściwości lotne.

SVA-3 wyposażony był w 6-cylindrowy silnik chłodzony cieczą SPA-6, o mocy 220 KM. Typowe uzbrojenie samolotu składało się z 2 zsynchronizowanych karabinów maszynowych typu Vickers o kalibrze 7,7 mm. Ciekawostką jest to, że pewną liczbę samolotów wyposażono w dodatkowy karabin maszynowy, strzelający ukośnie w górę.

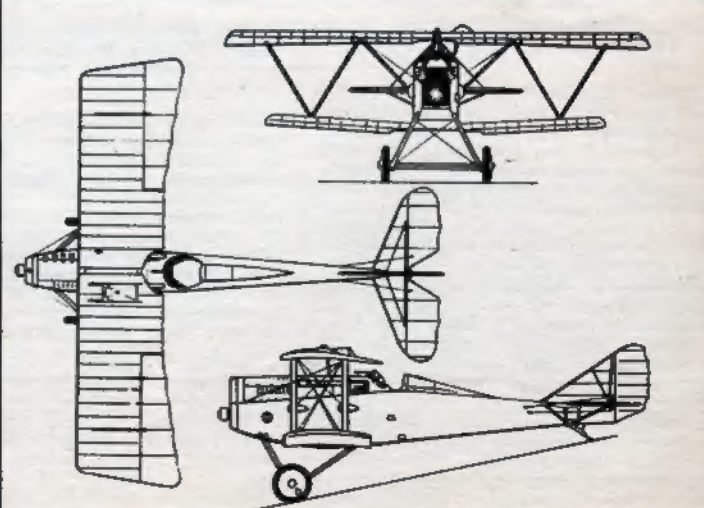
(J.)

### DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,75 m, długość — 8,10 m, wysokość — 1,65 m, pow. nośna — 22,0 m<sup>2</sup>.

Masy: Masa własna — 697 kg, masa całkowita — 891 kg.

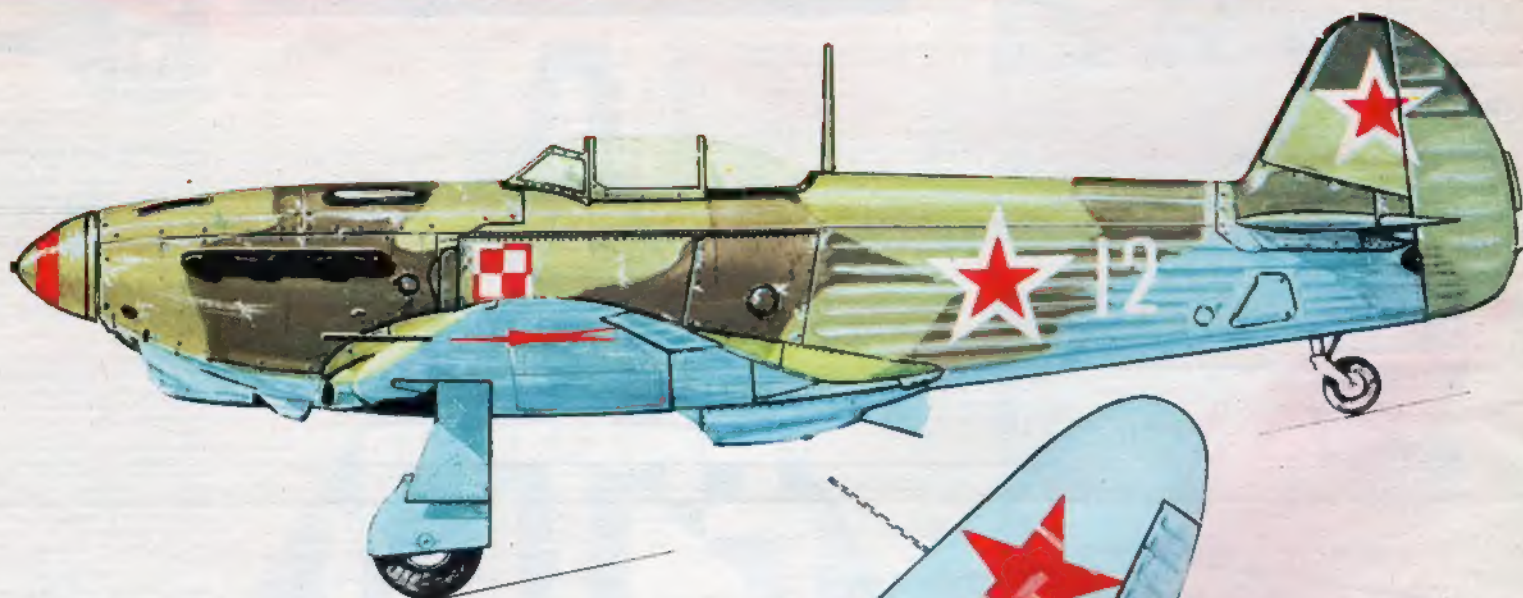
Osiągi: Prędkość max. — 240 km/h, czas wznoszenia na wysokość 3000 m — 13 min.











## JAK-1M

Jednomiejscowy samolot myśliwski konstrukcji A. Jakowlewa. Pierwsze samoloty tego typu otrzymał 1 pułk polskiego lotnictwa myśliwskiego, szkolący się w Grigoriewskosie, we wrześniu 1943 r. Gdy w sierpniu 1944 r. 1 pilm „Warszawa” wracał do akcji bojowej, na lotnisku Dys pod Lublinem znajdowało się 33 samolotów Jak-1M. 19 stycznia 1945 r. polskie Jaki-1M osłaniały z powietrza pierwszą defiladę w wyzwolonej Warszawie. Jaki-1M przeszły szlak bojowy ludowego Lotnictwa Polskiego aż do walk nad Berlinem. W maju 1945 r. w 1 pilm „Warszawa” były jeszcze 23 samoloty Jak-1M.

Jak-1M z polskimi załogami dobrze przysłużyły się dziełu zwycięstwa.

Rozpiętość — 9,5 m, długość — 6,3 m, wysokość — 3,5 m. Masa własna — 1670 kg, masa całkowita max. — 2600 kg. Prędkość max. — 412 km/h, prędkość lądowania — ok. 125 km/h, wznoszenie — ok. 25 m/s, pułap — 10 700 m, zasięg — 710 km.

Uzbrojenie: 1 działko 35 mm strzelające przez wał śmigła oraz 2 k. max. 7,62 mm.

Konstrukcja mieszana. Silnik WK-105PF (M-105PF) o mocy 1240 KM.

Rysował: ADAM JONCA

